JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 51

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

21. Wrzesień 1930

Cześć zwycięzcom!



Costes i Bellonte, pierwsi pogromcy Atlantyku od strony Europy, stali się po przybyciu do Nowego Jorku, przedmiotem spontanicznych owacyj rozentuzjazmowanych tłumów. Na fotografji widzimy ich w triumfalnym orszaku poprzez ulice Nowego Jorku.

Obecna i przyszła produkcja benzyny

Ciekawy wykres. — Rok 1935 — przełomowym? — Jaki będzie przyrost polskiego taboru samochodowego w najbliższych latach? — Obecna produkcja benzyny krajowej i środki jej zwiększenia. — O nowych złożach naftowych i środkach zastępczych

Podczas bytności naszego stałego współpracownika (T. K-j) we Lwowie zdołaliśmy zebrać interesujące materjały, oświetlające tak bardzo dla przyszłości automobilizmu polskiego żywotne zagadnienie produkcji krajowych substancyj pędnych. Problemowi temu poświęcimy cykl artykułów, z których pierwszy zamieszczamy poniżej.

Korzystając z tej sposobności, wyrażamy serdeczne podziękowanie Krajowemu T-wu Naftowemu we Lwowie, ktore z wielką uczynnością i uprzejmością udostępniło nam wgląd do interesujących nas żywo prac pp. inż. Wygarda, W. Waligóry i dyr. Schaetzla. *Redakcja.*

Czytelnicy nasi niewątpliwie zachowali w pamięci estetycznie wykonany wykres umieszczony w stoisku dyrekcji polskiego monopolu spirytusowego na M. W. K. T., mający uzasadnić konieczność wzmożenia produkcji mieszanki spirytusowo-benzynowej: wykres ten składał się z 2 krzywych, z których jedna wyobrażała przyrost ilości pojazdów mechanicznych w Polsce, zaś druga ilość produkowanej w kraju benzyny. Dwie te linje przecinały się w pewnem miejscu, oznaczonem czerwoną żarówką, nad którą widniał napis: r. 1935. Data to fatalna, bowiem według przewidywań D. P. M. S. w roku 1935-tym zapotrzebowanie krajowe benzyny ma się zrównać z wytwórczością tego materjału pędnego, i ma się rozpocząć niedobór w krajowej produkcji substancyj napędowych. Więc już za 5 lat ma nam zabraknąć benzyny! Toż to nierózowa perspektywa! Co począć, aby zaradzić niedoborowi w tej dziedzinie? Czy wyłącznie w mieszance spirytusowo-benzynowej leży nasz ratunek? A jeśli tak jest w rzeczywistości, to w jaki sposób uruchomić produkcję tego artykułu, po to, aby przestał być droższym od benzyny? Oto pytania, na które szukaliśmy odpowiedzi we Lwowie. Niechaj nam wolno będzie przedstawić poniżej wynik naszych dochodzeń:

Zapotrzebowanie krajowe benzyny w poszczególnych latach wynika z zestawienia, zawartego w tablicy nr. 1. Wzrost zapotrzebowania materjałów pędnych, szczególnie benzyny, zależy od przyrostu ilości pojazdów mechanicznych w kraju, który to przyrost w roku 1929 w stosunku do r. 1925 wynosił 26 300 pojazdów. W dniu 1 stycznia 1930 r. zarejestrowanych było okrągło 43 300 pojazdów, w czem około 37 000 samochodów i około 6 000 motocykli, bez uwzględnienia pojazdów wojskowych.

Od r. 1922 do końca 1924 r. ilość pojazdów mechanicznych, potrzebujących jako paliwa benzyny, utrzymywała się w Polsce na poziomie około 10 tys. wozów. W tym samym okresie czasu ustabilizowało się również spożycie na poziomie przeciętnym około 21 tys. ton. Od r. 1925 ogólna liczba pojazdów mechanicznych zaczęła w szybkiem tempie wzrastać. Uwidacznia ten wzrost — tablica nr. 1.

Znaczny stosunkowo przyrost spożycia benzyny w ostatnich 3 latach przypada na okres intenzywnego rozwoju komunikacji autobusowej i komunikacji miejskiej przy pomocy dorożek samochodowych.

Intensywność wzrostu uzależniona była od początkowo względnie pomyślnego stanu gospodarczego w kraju. Z końcem 1929 r. rozwój komunikacji samochodowej zatrzymał się, a wpłynęły na to nietylko względy ogólno-gospodarcze, ale i pewien stan nasycenia, sieć bowiem autobusowa zgęstniała i wydłużyła się do tego stopnia, że obecnie można przejechać na autobusach całą Polskę wszerz i wzdłuż.

Przyszły rozwój ilościowy omawianej komunikacji będzie możliwy w miarę przysposobienia dla tych celów dróg istniejących. W najbliższym czasie nastąpi niewątpliwie zmiana jakościowa parku autobusowego przy równoczesnem wprowadzeniu silników na ciężkie węglowodory, co konsumcję benzynową bezwątpienia odciąży. Jak w komunikacji międzymiastowej pod względem autobusów, tak też w komunikacji miejskiej, da się zauważyć stan nasycenia pod względem dorożek samochodowych.

Zauważyć należy, że przyrost ilości pojazdów nie może być identyfikowany ze zwiększeniem zbytu samochodów w ogólności. Rok rocznie pokaźna ilość samochodów wycofana zostaje z ruchu z powodu zużycia i uszkodzenia, a w ich miejsce przybywają nowe. Zbyt pojazdów mechanicznych może być w następnych latach nawet duży, albowiem w tej chwili posiadamy jeszcze wielką ilość stosunkowo „młodych" i niezużytych wozów, które „skończą się" w najbliższych latach.

W tych warunkach możemy przyjąć, że w przyszłości roczny maksymalny przyrost ilości wozów będzie wynosił mniejwięcej tyle, ile wypada z przecięcia ostatnich 5 lat. Z zaokrąglenia wypada przyrost roczny 6 000 pojazdów mechanicznych i 1 300 cystern benzyny, co przyjmujemy jako cyfry powtarzające się w najbliższych latach, zwiększając z ostrożności konsumcję benzyny o dalszych 200 cystern.

W najbliższych dziesięciu latach stan przedstawiać się będzie prawdopodobnie, jak następuje:

Tablica nr. 2.

Rok	Ilość pojazdów	Zapotrzebowanie *) benzyny w cysternach
1930	49 000	10 500
1931	55 000	12 100
1932	61 000	13 700
1933	67 000	15 300
1934	73 000	16 800
1935 **)	79 000	18 000
1936	85 000	19 300
1937	91 000	20 500
1938	97 000	21 500
1939	103 000	22 800
1940	109 000	24 100

Uwaga: *) Na podstawie przeciętnego ilościowego przyrostu samochodów i konsumcji benzyny ostatnich 5-ciu lat.

**) Polepszenie stanu dróg i zwiększona ilość pojazdów, wpłynie stopniowo na zmniejszenie się przeciętnego spożycia na 1 pojazd rocznie. Wobec tego redukujemy od r. 1935 zapotrzebowanie o 300 cystern t. j. o około 1% spożycia rocznego.

Dzieląc ilość benzyny przez ilość samochodów (z przyrostu ostatnich 5-ciu lat) otrzymujemy przeciętne spożycie roczne 2 300 względnie 2 540 kg na pojazd. Ilość ta jest w porównaniu z ilością benzyny przypadającej rocznie na 1 samochód w Ameryce i w różnych krajach europejskich o 20 do 40% wyższa. Tłumaczy się to u nas przewyższającą ilością wozów w służbie komunikacyjnej w stosunku do wozów innych, jak i tem, że w zestawieniu nie uwzględniono ilości samochodów wojskowych, a uwzględniono ich konsumcję paliwa.

Mając ustalone prawdopodobne zapotrzebowanie benzyny na okres najbliższych lat, zbadamy teraz w jakiej ilości i w jaki sposób krajowy przemysł naftowy zapotrzebowanie to pokryje.

Benzyna potrzebna na pokrycie wzrastającego zapotrzebowania krajowego, da się uzyskać:

1) przez wstrzymanie wywozu benzyny,

2) przez zwiększenie wytwórczości gazoliny,

3) przez zmiany metod przeróbki rafineryjnej,

4) przez dystylację rozkładową.

1) Wytwórczość benzyny i gazoliny w roku 1929 wynosiła — 13 621 cystern; po pokryciu zapotrzebowania krajowego w ilości 8 942 cystern, pozostało na eksport — 4 679 cystern.

Na wypadek zatrzymania się wytwórczości przemysłu rafineryjnego i produkcji gazoliny na poziomie 1929 r., pokryje ostatnio podana ilość w zupełności zapotrzebowanie krajowe do końca 1932-go roku, a ponadto pozostanie w pierwszych dwu latach pewna nadwyżka do wywozu, która zamagazynowana ewentualnie w kraju starczyłaby na pokrycie zapotrzebowania do końca r. 1934.

Gdyby w najbliższych latach grozić miał brak benzyny, magazynowanie opłaciłoby się nawet ze względu na różnicę między ceną krajową a eksportową.

Tablica nr. 1.

Rok	Ilość pojazdów	Zapotrzebowanie benzyny (w cystern.)	Przyrost roczny		%owy przyrost w stosunku do roku poprzedniego	
			Ilość pojazdów	Zapotrzebowanie benzyny (w cystern.)	ilość pojazdów	zapotrzebowania benzyny (w cystern.)
1924	12 000	2 040	—	—	—	—
1925	17 000	3 200	5 000	1 160	42 %	57 %
1926	20 000	3 315	3 000	115	18 %	3,6 %
1927	26 000	5 046	6 000	1 731	30 %	52 %
1928	34 000	6 940	8 000	1 894	31 %	37 %
1929	43 000	8 942	9 000	2 002	26 %	29 %
			31 000	6 902		
		średnio rocznie	6 200	1 380		
alternatywa odnośnie samochodów, z wyłączeniem motocykli i innych pojazdów						
1924	10 000	2 040	—	—	—	—
1925	15 000	3 200	5 000	1 160	50 %	57 %
1926	17 000	3 315	2 000	115	13 %	3,6 %
1927	21 000	5 046	4 000	1 731	24 %	52 %
1928	29 000	5 940	8 000	1 894	38 %	37 %
1929	37 000	8 942	8 060	2 002	28 %	29 %
		srednio rocznie	5 400	1 380		
		przyjęto zaokrągl. ogółem	6 000	1 380		

2) Obserwując linję rozwoju wytwórczości gazoliny w stosunku do wydobycia gazów ziemnych widzimy, że nawet przy obecnym stanie produkcji gazów ziemnych nie osiągnięto jeszcze maksymalnej możliwości produkcyjnej. Wedle zdania fachowców, produkcja gazoliny wzrośnie na 5 000 cystern (obecnie 3 450), a roczny przyrost wynosić będzie około 300 cystern.

3) Badania w ostatnim roku wykazały, że dotychchczasowa produkcja benzyny destylatu („straight run") jest mniejsza o 3½%, licząc na ropę, w stosunku do węglowodorów lekkich, znajdujących się faktycznie w ropie. Benzyna ta wchodziła dotychczas do nafty. Do bezpośredniego wydzielenia tej benzyny służą nowe urządzenia, np. tak zwane „bubble towers". Zaletą tych urządzeń, oprócz taniości, umożliwiającej ich nabycie wszystkim większym przedsiębiorstwom, jest również to, że upraszczają manipulację benzynową w rafinerji, przez co zaoszczędza się ½% benzyn lekkich, które ulatniały się w dotychczasowych urządzeniach. Przeliczając wydajność benzynową „bubble towersów" na ropę przerobioną w r. 1929, otrzymujemy w sumie: plus 26 200 ton benzyny rocznie.

4) Produkcja benzyny nie zatrzyma się jednak na poziomie wynikającym z dodania ilości wyżej wskazanych do wytwórczości w r. 1929. Dalszym sposobem do uzyskania benzyny jest dystylacja rozkładowa, czyli t. zw. krakowanie półproduktów. W miarę wzrostu zapotrzebowania benzyny, rafinerje przystąpią niewątpliwie do przeróbki produktów mniej wartościowych na benzynę, które poddane krakowaniu dają 4 250 cystern benzyny.

Rekapitulujmy powyższe obliczenia, aby mieć pogląd na maksymalną naszą zdolność produkcji benzyny:

1) konsumcja benzyny i gazoliny w r. 1929	8 942	cystern
2) z wstrzymania eksportu benzyny	4 679	„
3) przez zwiększenie wytwórczości gazoliny	1 550	„
4) instalowanie „bubble towers"	2 620	„
5) przez dystylację rozkładową	4 525	„
ogółem	22 316	cystern

Powyższa produkcja winna starczyć na pokrycie zapotrzebowania krajowego do końca r. 1939, nie uwzględniając bieżącego eksportu w latach poprzedzających powyższe maksymalne zapotrzebowanie w kraju.

Przy wszystkich kombinacjach przeróbczych starano się nie zmniejszać otrzymywanych ilości oleju napędowego w przewidywaniu zwiększającego się jego zużycia i to nietylko w silnikach stojących, lecz także w silnikach pojazdów mechanicznych. Nie ulega wątpliwości, że widoczna w świecie technicznym tendencja zastąpienia silników benzynowych silnikami Diesla, urzeczywistni się w najbliższych latach szczególnie, o ile chodzi o wozy ciężarowe, autobusy i traktory. Do tych kategoryj pojazdów mechanicznych znajdzie też zastosowanie nafta, której konsumcja dla oświetlania będzie się w miarę elektryfikacji i gazyfikacji kraju raczej zmniejszać, oraz olej napędowy, a w użyciu ich do silników mieści się dalsza rezerwa benzyny, gdyż o te ilości będzie mniejsze jej zapotrzebowanie.

Reasumując, przychodzi nam stwierdzić, że według dzisiejszych przewidywań, zdołamy pokryć zapotrzebowanie benzyny przez produkcję krajową — w każdym razie jeszcze przez pięć lat.

Istnieje nadzieja, że i po tym okresie nie powstanie niedobór w gospodarce krajowemi substancjami pędnemi, boć przecież mimo wszystko — można będzie przystąpić do nowych wierceń (powszechna opinja geologów stwierdza prawdopodobieństwo istnienia znacznych złóż naftowych), a poza tem, na wszelki wypadek, dysponujemy innemi rodzajami paliwa płynnego, które zastąpić mogą benzynę.

Ale to już temat dla następnego artykułu.

Wielkie dni Monzy

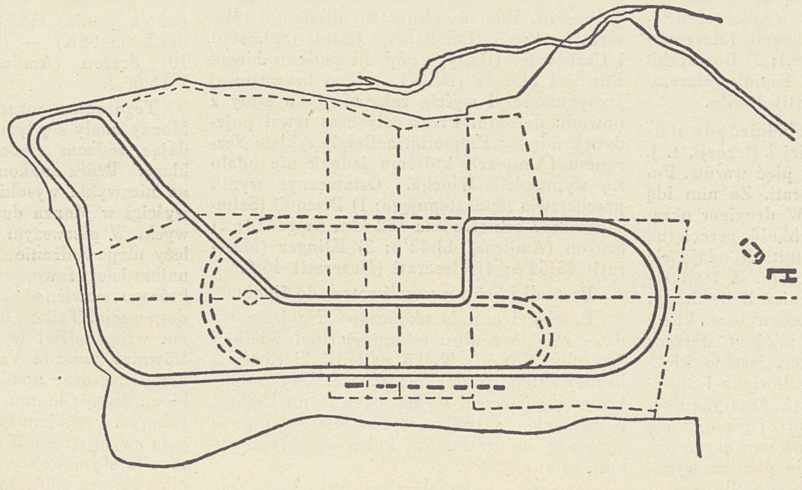


Monza. (Koresp. wł.) Jedyne w swoim rodzaju, gigantyczne wyścigi o Wielką Nagrodę Monzy uczyniły nazwę tej włoskiej miejscowości znaną w całym świecie. Juz na wiele dni przed terminem zawodów zapanował niezwykły ruch w tem niewielkiem miasteczku. Cały świat sportowy Italji dał sobie tam „rendez-vous", kierowcy przybywali jeden po drugim, mechanicy wyładowywali wozy z opakowania i przygotowywali je do startu. Prasa szpalty całe poświęcała temu wielkiemu wydarzeniu sportowemu, prorokując zwycięstwo przemysłu samochodowego włoskiego nad markami zagranicznemi.

Tymczasem przybywali jeden po drugim wielcy mistrzowie kierownicy. Wśród iście południowego entuzjazmu włoskiej publiczności witano zeszłorocznego zwycięzcę Monzy, Varziego, który w tym roku startować miał po raz pierwszy na maszynie marki „Maserati". Z włoskich kierowców zjawili się dalej Minozzi (Bugatti), Pedrazzini (Maserati), Borzacchini (Alfa-Romeo), Arcangeli, Fagioli (Maserati) i inni. Z wybitniejszych kierowców zagranicznych wymienić należy: von Morgen (Bugatti), Carracciola, Caflisch (Mercedes-Benz), Etancelin (Bugatti) oraz jako nadzwyczajną sensację amerykańskiego kierowcę, zwycięzcę zeszłorocznego wyścigu w Indianapolis i mistrza Stanów Zjednoczonych: Babe Stapp.

Kierowcy trenowali od świtu do późnego wieczora już na wiele dni przed wyścigiem. Von Morgen naprzykład przejechał trasę 76 razy. Zanosiło się na walkę na śmierć i życie, zwłaszcza, że w ostatniej chwili przybyli jeszcze dwaj najwybitniejsi kierowcy włoscy, prawdziwe asy bieżni wyścigowej, znający dokładnie trasę wyścigów Monza: Nuvolari i Campari (obaj na Alfa-Romeo). Przybył również w wigilję wyścigów, konstruktor i naczelny dyrektor zakładów Maserati: J. E. Maserati, by nietylko dozorować przygotowań technicznych startujących wozów, lecz nawet by wziąć osobisty udział w wyścigu.

Dzień, w którym rozstrzygnąć się miała Wielka Nagroda Monzy, był słoneczny i upalny. Od wczesnego ranka ciągnęły tłumy widzów w kierunku toru, by zająć lepsze miejsce przy trasie. Ilość publiczności ocenia się na 100 tysięcy z górą. W lożach reprezentacyjnych zauważono całą śmietankę towarzyską Italji. Funkcje startera pełnił osobiście szef departamentu sportu i wychowania fizycznego p. Augusto Turati. Na trybunach zajęli miejsce włoski minister wojny, delegaci wszystkich prawie narodowych klubów automobilowych, z prezydentem Międzynarodowej Komisji Sportowej Jules Decrauzat na czele. Entuzjazm tłumów doszedł do punktu kulminacyjnego, gdy popołudniu w loży królewskiej ukazał się książę Umbert z małżonką. Lud krzyczał aż do ochrypnięcia, gdy księżna podawała rękę do ucałowania kierowcom startującym w wyścigu.



Plan toru w Monzy. W roku bieżącym trasa została wyprostowana, tak, że pozostało tylko 8 wiraży.

Punktualnie o godzinie 10-tej otworzył Augusto Turati tegoroczne wyścigi o Wielką Nagrodę Monzy. W tej samej chwili mechanicy wytoczyli na linję startu jedenaście maszyn, startujących w pierwszym biegu (kategorja 1 100—2 000 ccm). Mignęła chorągiewka startera i maszyny ruszyły w bój. Przy pierwszem okrążeniu wysuwa się na czoło v. Morgen na Bugattim, mając tuż za sobą Etancelina, również na Bugattim. Pedrazzini zamyka karawanę pędzących maszyn. Jeszcze w piątem okrążeniu prowadzi Morgen, lecz ku zdumieniu publiczności Pedrazzini przesuwa się z jedenastego miejsca na piąte. Wśród ogólnego entuzjazmu uzyskuje on rekord okrążenia z szybkością 152 klm/godz. W ósmem okrążeniu udaje się Etancelinowi wyprzedzić Niemca, który jednak już po kilkuset metrach odzyskuje utracone powodzenie, by je znowu stracić w trzynastem okrążeniu. W piętnastem okrążeniu odpadają Tabacchini i Brivio (obaj na Talbotach). Ostatecznie pierwsze miejsce zajmuje Etancelin 38 min. 30 sek. (szybkość przeciętna 149 694 klm na godz.). Jako drugi przybywa v. Morgen (38 min. 32$^1/_5$ sek.). Trzecie miejsce zajął Minozzi (wszyscy na Bugatti) 39 min. 1$^1/_5$ sek. Jako czwarty ukończył wyścig Pedrazzini (Maserati) w 39 min. 27$^1/_5$ sek.

Drugi przedbieg zgromadził na starcie 10 maszyn w kategorji 2—3 ltr. Napięcie publiczności wzrasta. Wszyscy faworyci włoscy, Nuvolari, Campari, Borzacchini, Varzi, Arcangeli i Fagioli znaleźli się na starcie. Pierwsze okrążenie prowadzi Arganceli z Varzim i Nuvolarim na piętach. Już w drugiem okrążeniu wysuwa się na czoło Varzi. Sytuacja pozostaje bez zmiany aż do piątego okrążenia. W szóstem wysuwa się znów na czoło Arcangeli, pędząc z niesamowitą szybkością przeciętną 165 klm/godz. W dziesiątem okrążeniu traci Varzi na skutek defektu 2 minuty. W jedenastem okrążeniu udaje się Nuvolariemu po morderczej walce pokonać Arcangeliego. Zaledwie go jednak minął, musi zatrzymać się, mając defekt opony, dzięki któremu ukończył bieg na dziewiątem miejscu. Varziemu udało się z trudem wpracować na czwarte miejsce. Ostateczny wynik przedstawia się następująco: 1)Arcangeli (Maserati) 36:36$^1/_5$ (średnia 157 klm/godz.); 2) Borzacchini (Alfa-Romeo) 37:19$^3/_5$; 3) Fagioli (Maserati) 37:39$^2/_5$; 4) Varzi (Maserati) 38:5$^4/_5$.

Tymczasem zrobiło się południe, gdy starter dał znak do startu trzeciej kategorji, t. j. powyżej 3 ltr. Udział wzięło pięć wozów. Początkowo prowadzi E. Maserati. Za nim idą Carracciola i Babe Stapp. W drugiem okrążeniu uzyskuje Maserati szybkość przeciętną 150 klm/godz. Po kilku minutach udaje się Caraccioli wysunąć się na czoło. Z tego samego momentu korzysta również Babe Stapp, by wyprzedzić włoskiego konstruktora, który nagle znalazł się na trzeciem miejscu. Jeszcze silniej przyciśnięty akcelerator, jeszcze większy wysiłek maszyny i woli człowieka i Maseratiemu udaje się prześcignąć Amerykanina, uzyskując średnią 152 klm/godz. i plasując się na drugiem miejscu. W jedenastem okrążeniu udaje mu się niespodziewanie nagłym wypadem wyprzedzić białe cielsko ośmiolitrowego Mercedes-Benz Caraccioli. Wywołało to wybuch entuzjazmu tłumu na trybunach.

Jeśli chodzi o Babe Stappa, to nie spełniły się cuda, których się po nim spodziewano. Ostateczna klasyfikacja trzeciego przedbiegu przedstawia się więc następująco: 1) E. Maserati (Maserati) 39:25$^2/_5$ sek. (średnia 146 klm na godz.); Caraccioli (Mercedes-Benz) SSK) 39:49$^2/_5$ sek.; 3) Babe Stapp (Duesenberg) 41:5$^4/_5$ sek.; 4) Caflisch (Mercedes-Benz SSK) 49:19$^4/_5$ sek.

Aby dać wyeliminowanym możność wzięcia udziału w wyścigu finałowym, urządzono „bieg pocieszenia", na starcie którego znaleźli się fatalnym zbiegiem okoliczności kierowcy tej miary, co Nuvolari, Campari, Lehoux. Tymczasem opustoszały już trybuny, gdyż godzina była późna i głód zaczął dokuczać widzom. Bieg prowadzi bezapelacyjnie Nuvolari. Lehoux wypada w czwartem okrążeniu z toru i musi definitywnie rezygnować. Campari dokłada wszelkich starań, by wysunąć się na czoło, co mu się w piątem okrążeniu udaje. W połowie jednak ósmego i ostatniego okrążenia odzyskuje Nuvolari utracone powodzenie, kończąc wyścig jako pierwszy w 20 min. 1 sek. Jako drugi przybywa do mety Campari (również Alfa-Romeo) w czasie 20 min. 1$^2/_5$ sek.



Moment z wyścigu.

Po południu wielkiem zainteresowaniem cieszył się start małych wozów. Z pośród 16 startujących ogólnym faworytem był Premoli na Salmsonie. Rzeczywiście już od pierwszej chwili aż do mety na czele współzawodników. Z ostatniem okrążeniem załatwia się Premoli z szybkością średnią 133 klm. na godzinę. Start ten obfitował w wypadki. Pratesi (Salmson), Romano (Bugatti), Bissighini (Maserati), Bucci (Lombard), Caroli (Salmson) i Carnevali (Rally) odpadli podczas biegu. Również Simons (DKW), mimo brawurowej jazdy ukończył wyścig zaledwie jako ósmy z powodu defektu. Przez cały czas trwał pojedynek między Premolim a Belgijczykiem Scaronem (Amilcar), któremu jednak nie udało się wyprzedzić Włocha. Ostateczny wynik przedstawia się następująco: 1) Premoli (Salmson) 43:37 sek (średnia 132 klm na godz.); 2) Scaron (Amilcar) 43:42$^2/_5$; 3) Klinger (Maserati) 45:54$^3/_5$; 4) Maserati (Maserati) 46:4.

Premoli i Scaron weszli zatem do finału.

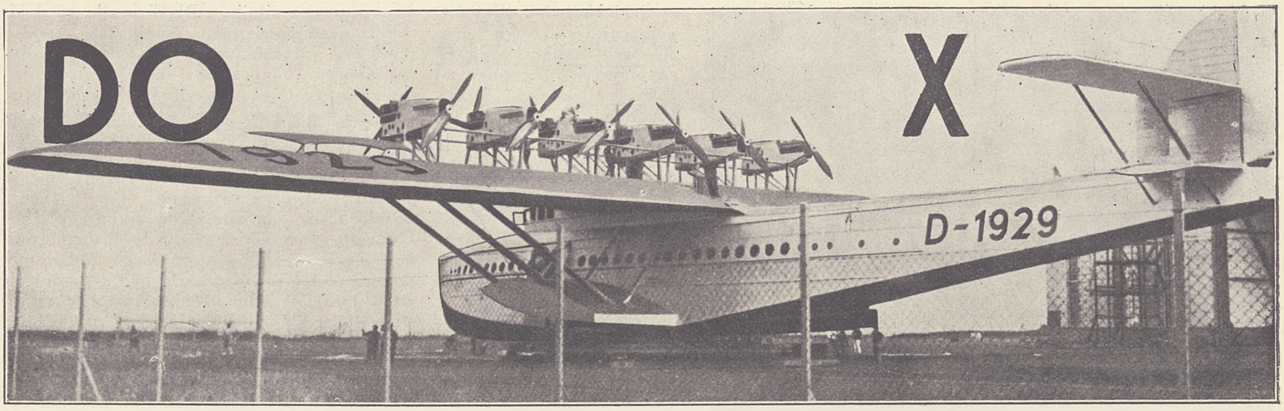
Przebiegi zostały ukończone. Napięcie widzów osiągło zenitu: następuje finał Wielkiej Nagrody Monza. Tylko najlepsi kierowcy z każdej kategorji stają na starcie. Gdy w loży królewskiej ukazał się następca tronu Umbert z małżonką, z trudem tylko udało się powstrzymać napór tłumów, które wylegly z trybun, zalewając tor.

Wreszcie wystrzał startowy! Piętnaście wozów rusza w gigantyczny bój. Brak wśród nich Premoliego, ogólnie faworyzowanego kierowcę z kategorji małego litrażu. Na skutek niedyspozycji fizycznej musiał on od wyścigu odstąpić. Od pierwszej chwili wysunął się na czoło Arcangeli. Na temże samem miejscu pozostał on, gdy po ukończeniu pierwszego okrążenia wozy znów przemknęły obok trybun. W piątem okrążeniu wciąż jeszcze prowadzi Arcangeli, mając tuż za sobą zwycięzcę tegorocznego Tourist Trophy — Varziego. Jako trzeci pędzi Borzacchini. Poruszyły się tłumy widzów, gdy w szóstem okrążeniu, tak popularny we Włoszech, a takim pechem w tym dniu prześladowany, Nuvolari musi się znów zatrzymać z powodu defektu, tracąc bezcenne minuty i sekundy. Również dwaj dalsi kierowcy Alfa-Romeo, muszą się zatrzymać naskutek defektów opon.

Tymczasem Arcangeli pędzi w dalszym ciągu w szaleńczem tempie, ścigany uporczywie przez Varziego i Maseratiego. Na czoło wysuwa się również Pedrazzini po pokonaniu Caraccioli. W siedemnastem okrążeniu zdarza się jednak tragiczny wypadek. Pedrazzini w tempie 144 klm. na godz. gubi lewe tylne koło. Znakomitemu kierowcy udaje się jednak wyjść bez szwanku. W 33 okrążeniu Varzi bije Maseratiego, osiągając drugiej miejsce. Bieg zamienia się w imponujący pojedynek między Varzim a Arcangelim. Wielkie zwycięstwo marki Maserati jest w każdym razie zapewnione, gdyż wszyscy trzej kierowcy czołowi siedzą za sterami wozów tejże marki. Do ostatniej chwili przed metą prowadzi Arcangeli. Na ca. 50 mtr. przed linją końcową Varzi zrównuje się z Arcangelim, następnie zaś wyprzedza go o trzy metry; w takim też stosunku mijają metę. Szczegółowe, ostateczne wyniki wyścigu o Wielką Nagrodę Monzy na rok 1930 przedstawiają się więc następująco:

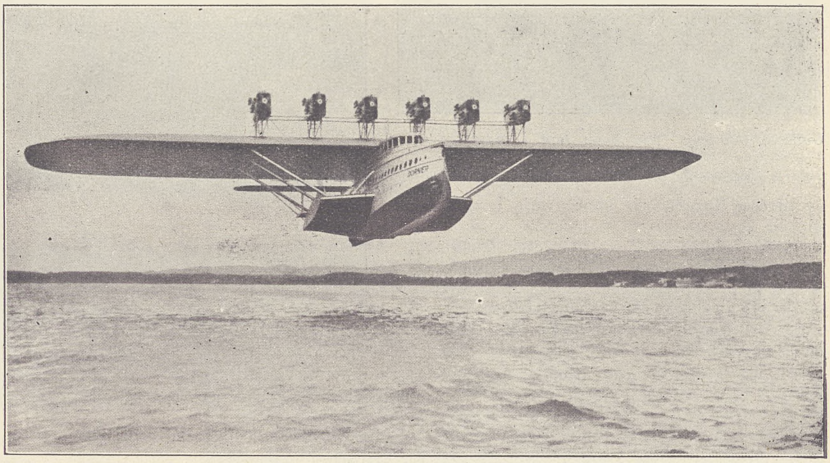
1) Varzi (Maserati) 1:35:46,2 (150,444 klm. na godz.); 2) Arcangeli (Maserati) 1:35:46,4; 3) Maserati (Maserati) 1:36:10,4; 4) Minozzi (Bugatti) 1:39:23,2; 5) Fagioli (Maserati) 1:39:23,6; 6) Etancelin (Bugatti) 1:39:49,8 7) Caracciola (Mercedes - Benz SSK) 1:43:00; 8) Babe Stapp (Duesenberg) — (34 okrążenia) 1:42:00,8; 9) Caflisch (Mercedes-Benz SSK) — (33 okrążenia) 1:44:36,2; 10) Scaron (Amilcar) — (32 okrążenia) 1:44:06,4.

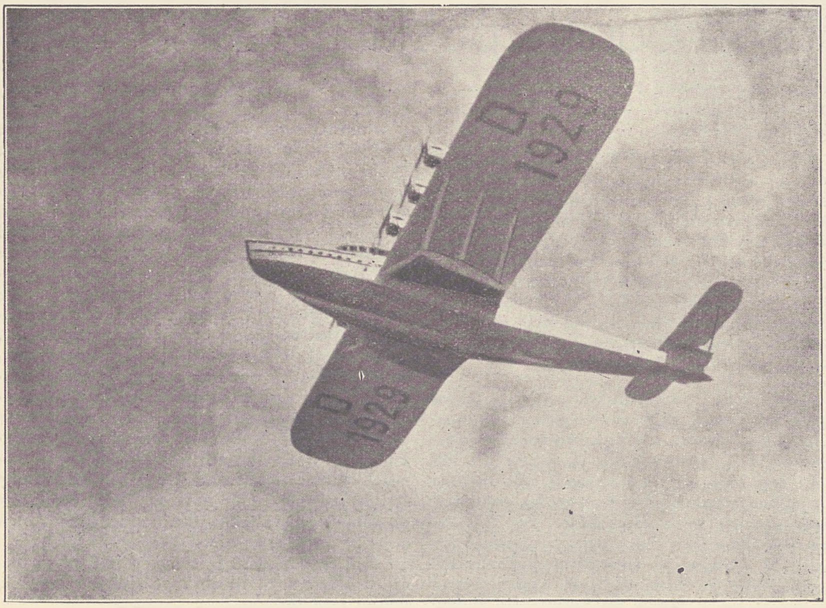
Tegoroczne rozgrywki o Wielką Nagrodę Monzy udały się tym razem nadspodziewanie, dając widzom emocje sportowe najwyższej klasy. Prócz znakomitej organizacji, stojącej na niezwykle wysokim poziomie, przyniosły wyścigi w Monza dużo niespodzianek sportowych. W pierwszym rzędzie wymienić tu należy niepowodzenie Nuvolariego, jednego z najbardziej faworyzowanych kierowców, na którego stawiano najwyższe zakłady. Ogólna desperacja! Tylko „bieg pocieszenia" pozwolił mu wziąć udział w rozgrywkach finałowych. Również gwiazda Varziego chwiała się kilkakrotnie, grożąc upadkiem, w ostatnim jednak biegu szczęściło mu się lepiej, tak, że gigantycznym wysiłkiem zdobył Wielką Nagrodę. Do jego zwycięstwa o 3 mtr. za Arcangelim, przyczyniło się w najwyższej mierze dumpingowanie go przez publiczność, która koniecznie domagała się sukcesu swego ulubieńca, zwycięzcy z Mille Miglia.



W technice lotniczej zrobiono w ostatnich latach olbrzymie postępy. Nic w tem dziwnego. Każde bowiem państwo, utrzymujące komunikację pasażerską, stara się raz o bezpieczeństwo lotu, dalej zaś, o największą wygodę dla pasażerów. Przed kilkoma tygodniami ukończono w Niemczech budowę największego statku lotniczego, który obsługiwać będzie załoga, składająca się z dziesięciu ludzi i który na pokład swój będzie mógł zabrać 70 pasażerów. Po wymianie silników „Maybach" na 600-konne silniki, chłodzone wodą, Curtiss-Conqueror, typu GV 1 570, w miesiącu bieżącym podjęte zostaną pierwsze próbne loty, po ukończeniu których statek ten oddany zostanie do użytku pasażerskiej komunikacji lotniczej.

Przechodząc do opisu konstrukcji tego olbrzyma wypada zaznaczyć, że rozmiarami swemi przewyższa on wszystkie dotąd znane statki tego typu. Ubikacje dla pasażerów wykazują łączną długość 24 m, 3,2 mtr szerokie i 2 mtr wysokie. Oddzielone szczelnie od składu materjałów pędnych oraz ubikacyj służbowych zapewniają conajmniej 100-tu procentowe bezpieczeństwo. Małe kabiny mogą pomieścić 8, większe zaś 10—15 pasażerów. W dziobie pokładu pasażerskiego znajduje się sprzęt kotwiczy, winda kotwicza z 100 metrowym kablem ze stali, do którego przymocowana jest kotwica o wadze 180 kg. Za ścianą, oddzielającą ubikacje służbowe od pokładu pasażerskiego, znajduje się mały bar, chłodnia, wreszcie komfortowo urządzona palarnia. Dzięki wyśmienitemu uszczelnieniu, oraz wyjątkowo dobrej wentylacji, wyeliminowane zostało niebezpieczeństwo pożaru. Od innych ubikacyj pasażerskich oddzielono bar oraz palarnię ścianą ogniotrwałą. Ściany oraz drzwi wykonane zostały z drzewa mahoniowego, dalej dywany oraz do całości dostosowane obicia, robią imponujące wrażenie. Za palarnią mieszczą się dwie ubikacje dla pasażerów, z których jedna każdego czasu zamieniona może być na sypialnię. Od tych ubikacyj prowadzą drzwi nazewnątrz, z których wyrzuca się pomost do motorówek, dowożących pasażerów. Dalej znajdują się po obu stronach korytarza obszerne garderoby i pokój towarzyski 3 mtr szeroki i 7 mtr długi, przypominający raczej luksusowo urządzony salon, a nie kabinę pasażerską. Pokład pasażerski zamyka elektryczna kuchnia, umywalnia, toalety oraz obszerna składnica dla poczty i bagażu. Ubikacja nawigacyjna położona jest między pokojem komandora, a centralą silników. Stąd prowadzą drzwi do centrali maszyn i kabiny lotnika oraz wygodne schody do pokładu pasażerskiego. Po obu stronach kabiny nawigacyjnej znajdują się obszerne okna, z doskonałym widokiem na wszystkie strony. Wyposażenie centrali maszyn przypomina urządzenie na wielkim okręcie oceanicznym. Znajdują się tam stoły z licznemi kartami morskiemi, chronometry, kompasy, wysokościomierze, sekstanty, przyrządy nawigacyjne, centrala telefoniczna oraz reflektory. Stacja nadawczo-odbiorcza służy do stałej łączności z stacjami na kontynencie. Głównie przyjmować ona będzie wiadomości o warunkach atmosferycznych, dalej nadawać meldunki, dotyczące startu i lądowania. Wszystko to służy do zapewnienia bezpieczeństwa w czasie lotu.


DO X z dwunastoma silnikami Curtiss-Conqueror, każdy o sile 600 KM nad jeziorem Bodeńskiem.



Pierwsze próbne loty DO X.

W pokładzie dla materjałów pędnych umieszczonych jest sześć rezerwoarów, z których cztery mogą pomieścić po 3 tysiące litrów, dwa zaś pozostałe po 1700 ltr paliwa. Dalej znajdują się dwa zbiorniki o 300 ltr. pojemności w płatach. Ogólna ilość paliwa, którą może zabrać statek wynosi zatem 16 tysię-



Gabinet biurowy. Nie brak tam i maszyny do pisania.

cy litrów. Rozerwoary spoczywają bezpośrednio na dnie statku i połączone są ze sobą. Zbiorniki dla oleju mogą pomieścić 1660 ltr., przyczem w każdej gondoli znajdują się podwójne zbiorniki po 120 ltr., a pod składnicą materjałów pędnych rezerwoar główny na 1300 ltr. Uzupełnienie zbiorników w gondolach odbywa się podobnie jak przy zbiornikach benzynowych, zapomocą specjalnych pomp. Poziom oleju jak również paliwa bywa regulowany elektrycznie z centrali maszyn. Sterowanie odbywa się podobnie jak u zwykłych statków lotniczo-pasażerskich bez pomocy jakichkolwiek silników pomocniczych. Po obu stronach kabiny lotniczej znajdują się dźwignie gazowe, z których każda uruchamia i reguluje po sześć silników po każdej stronie płatowca. Silniki te umieszczone są na specjalnej gondoli nad płatami w kształcie „tandem" i są zaopatrzone w śmigła krzyżowe, z których przednie spełnia funkcję pociągową a tylne popychającą. Ilość obrotów śmigieł wyraża się w stosunku do silnika cyframi 2:1.

Dostęp do silników jest bardzo łatwy.

W ubikacji maszyn pomocniczych znajduje się agregat, składający się z dwutaktowego silnika DKW o sile 12 KM, chłodzonego powietrzem. Silnik ten napędza zapomocą sprzęgła tarczowego wał napędowy. Zależnie od potrzeby silnikiem tym uruchomiony zostaje dwucylindrowy kompresor chłodzony wodą do celów wentylacyjnych, generator dla stacji nadawczo-odbiorczej, generator dla światła oraz generator do ogrzewania. W czasie lotu agregat napędzany zostaje prądem powietrza (wiatrem). Cały mechanizm służący do kontrolowania pracy silników, jak również przyrządy do obsługi, znajdują się w centrali maszyn razem połączone. Z centrali tej również może być zagaszonych po 6 silników jednocześnie. W tejże samej centrali znajduje się dla każdego silnika osobno jeden elektryczny tachometr, dalej termometr, wskazujący temperaturę wody i oleju, manometr dla paliwa i oleju. W gondolach, w których umieszczone są silniki, znajduje się ta sama ilość przyrządów kontrolnych dla maszynisty. Silniki zapuszczone zostają ręcznie zapomocą rozrusznika „Eclipse".



Salony, przypominające swem luksusowem urządzeniem najbardziej wytworne salony na parostatkach.

Zasadzki na drogach publicznych

Po zamachach bombowych na szosach w okolicach Poznania wydarzyło się na drogach publicznych w różnych okręgach Polski kilka mniej lub więcej skutecznych zamachów na samochody. Jak dotychczas, mamy do zanotowania trzy wypadki w województwach lwowskiem i tarnopolskiem, dwa tuż po sobie wykonane zamachy na szosie Zakopane — Kraków i, narazie ostatni, z liną przeciągniętą w nocy z d. 25. na 26 ub. m. w lesie sękocińskim pod Warszawą.

Jak widać z tych danych, stan bezpieczeństwa na szosach polskich uległ znacznemu pogorszeniu, przytem nie ulega wątpliwości, że złoczyńcy specjalnie polują na samochody.

Jazda szosami polskiemi od kilku lat nie należy do przyjemności. Nawet te dzielnice, które przed kilku laty szczyciły się dobremi szosami, jak zachodnie powiaty woj. łódzkiego, Pomorze, okolice Brześcia n./Bugiem i inne, obecnie pozostawiają pod tym względem wiele do życzenia. Widocznie jednak nie dość było niebezpieczeństw z powodu zrujnowanej nawierzchni, wyboistych mostków, niespodzianych dziur, plączących się bez nadzoru furmanek, bo oto zły los zsyła automobilistom polskim nową klęskę w postaci zasadzek, grożących już nie resorom i maszynom, lecz — w dosłownem znaczeniu — życiu kierowcy i pasażerów.

Ruch samochodowy na szosach polskich zaczyna, zwłaszcza nocami, dość raptownie spadać; jedzie tylko ten, kto musi; o wycieczkach dla przyjemności, będącej olbrzymim bodźcem ruchu samochodowego zagranicą, słychać u nas coraz mniej, bo trudno nazwać przyjemnością przejażdżkę, w której ryzykuje się życie. Choćby możliwość najechania na nabój dynamitowy, linę lub bal była minimalną — „przyjemność" spada do zera. Amatorów na takie niespodzianki niema.

Walka z nowym czynnikiem, zaczynającym paraliżować nasz ruch samochodowy, powinna być — jak walka z wszelkiego rodzaju przestępczością — prowadzona w dwóch kierunkach: zapobiegawczym i karnym. W obydwu przypadkach należałoby za wszelką cenę wyjaśnić podłoże tych zamachów. Jak dotychczas, posiadamy ku temu bardzo niewiele danych. W jednym z zamachów poznańskich ciężko ranny po dynamitowym wypadku szofer zeznał, że w chwilę po katastrofie zbliżył się do niego jakiś osobnik i, widząc zniszczoną maszynę i dogorywającą ofiarę, czemprędzej uciekł.

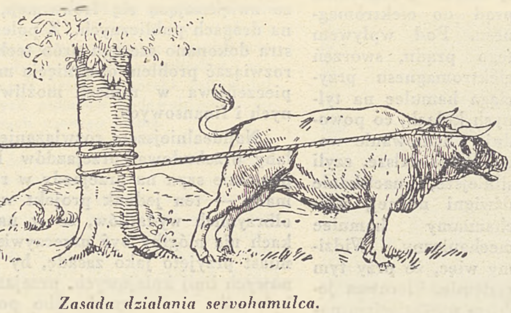
Podczas zamachów, dokonywanych przez kładzenie wpoprzek drogi balów na drodze z Zakopanego do Krakowa, liczni automobiliści, wracający z wyścigu tatrzańskiego, zatrzymani przed niespodzianą przeszkodą, słyszeli dochodzące z sąsiednich krzaków szepty i śmiechy. Należałoby zatem przypuszczać, że pod Poznaniem grasują jacyś zbrodniarze terroryści, a pod Krakowem popisują się, jak się zdaje, indywidua, robiące sobie z ewentualnych katastrof figle i urozmaicone widowiska. Dwie te tak różne kategorje zbrodniarzy mają jednak jakąś wspólną cechę: są nieuchwytni. O ile ci pod Poznaniem działali w kilkudniowych odstępach czasu, o tyle krakowscy urządzili jednej nocy dwa zamachy w niewielkich odstępach terenu: o kilkaset, czy kilkanaście metrów jeden od drugiego. Zdawałoby się, że jedna i druga powtarzalność zamachów powinna ułatwić wytropienie złoczyńców, okazuje się jednak, że nie.

Cóż tedy pozostaje tym, co jednak po naszych i bez tego niezbyt gościnnych szosach, muszą jeździć?

INŻ. ST. KWOLEK, LWÓW

Hamowanie w najnowszych typach samochodów

Zagadnienie hamowania w automobiliźmie z uwagi na wielką siłę bezwładności, tkwiącą w poruszających się wozach, jest sprawą bardzo ważną. W dzisiejszych czasach, przy silnym ruchu samochodowym na drogach względnie na ulicach miasta, wymaga się od wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych możności



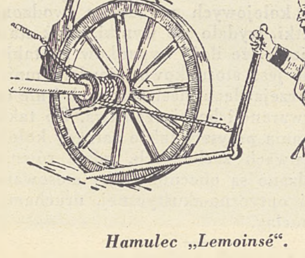
Zasada działania servohamulca.

takiego ich opanowania, aby prędkość ich nie stanowiła niebezpieczeństwa dla otoczenia. Z tych względów hamulce pojazdu mechanicznego muszą spełniać trzy warunki. Przedewszystkiem muszą one dać kierowcy możność bardzo prędkiego zmniejszenia szybkości wozu, względnie jego zatrzymanie na jak najkrótszej przestrzeni. Pozatem kierowca musi mieć możność utrzymania jednostajnej szybkości wozu na spadkach. Wreszcie hamulce służą do utrzymania wozu w miejscu, wtedy, gdy silnik nie pracuje.

Dobry hamulec winien działać jak najskuteczniej przy możliwie jak najmniejszym wysiłku kierowcy z uwagi na to, że przy wielkich szybkościach zachodzi potrzeba użycia stosunkowo bardzo wielkich sił do hamowania, a nawet bardzo często zachodzi potrzeba zniszczenia całej, nazwijmy ją, żywej siły tkwiącej w wozie jadącym z szybkością 35 klm. na godz. w ciągu zaledwie kilku sekund, na co potrzeba mocy ponad 100 KM.

Z uwagi więc na to, by umożliwić szybkie zatrzymanie jadącego raźno wozu na możliwie najkrótszej przestrzeni, okazało się nieodzownem, wprowadzenie hamulca na 4 koła. Przy użyciu takiego hamulca możemy np. zatrzymać na przestrzeni 11 m. wóz, jadący z szybkością 35 klm. na godz., podczas gdy przy hamulcu działającym tylko na tylne koła zatrzymanie takiego wozu może nastąpić dopiero na przestrzeni 18 m. Większa jednak skuteczność hamulca, działającego na cztery koła, nie jest wynikiem jego specjalnej konstrukcji, a tylko następstwem użycia przez kierowcę większej siły do hamowania. Zatem aby działanie takiego hamulca było zupełnie skuteczne, kierowca musi wywrzeć swoim ciałem dość wielką siłę na pedał. Ponieważ jednak przy kierownicy wozu nie zawsze siedzą osoby dość silne, przeto konstruktorom pozostało jedno tylko rozwiązanie tej sprawy, a to umożliwienie kierowania wozem i osobnikom o słabej budowie ciała. Pracę mięśni powierzyli oni maszynie specjalnej, która sprawia, że i słaby fizycznie osobnik może, nietylko prędko, ale zarazem i przy użyciu niewielkiej stosunkowo siły, wóz zahamować. Takie urządzenia maszyny, wprawiane w ruch od siedzenia kierowcy, zwiemy servohamulcami.

Servohamulce hamują wóz na skutek użycia w nich siły pomocniczej — np. siły ścieśnionego powietrza względnie działanie ciśnienia atmosferycznego w servohamulcach o działaniu próżniowem. Urządzenia, ułatwiające pokonywania pewnej siły zapomocą hamowania, znane były już na długi czas przed tym okresem, od którego datuje się rozwój samochodu. Aby przedstawić zasadę działania servohamulca przyjrzyjmy się ryc. 1, na której widzimy jak chłopak bez najmniejszego trudu trzyma na uwięzi byka na skutek tarcia występującego między liną i drzewem, powodującego występowanie dodatkowej siły, która mu to ułatwia. Nazwijmy ją krótko serwo-siłą. Zasada ta została zastosowana i w budowie wozów już przed wielu dziesiątkami lat, a mianowicie przy działach francuskich za czasów Napoleona w formie hamulca Lemoinse'go. Hamulec ten mamy przedstawiony na ryc. 2. Od klocka hamulczego biegnie lina do dźwigni ręcznej, owijając w międzyczasie kilkakrotnie naokoło specjalnie wykształconej piasty koła. Przez zmianę położenia dźwigni ręcznej (w kierunku wskazanym strzałką) następuje napięcie liny, które powoduje zwiększenie tarcia między jej zwojami a piastą koła. Tarcie to powoduje podwójne hamowanie jedną siłą, raz na piaście koła, a drugi raz przez przyciskanie klocka hamulczego do obręczy koła. Serwohamulce do samochodów nie są oczywiście tak proste i pracują częściowo mechanicznie, a częściowo hydraulicznie, względnie przy pomocy ścieśnionego powietrza. Winny one być wygodne, pewne i pracować ekonomicznie, jednem słowem muszą jednoczyć w sobie wiele różnych właściwości. I tak hamowanie winno się odbywać szybko i silnie, jednak bez uderzeń. Kierowca winien stale wyczuwać siłę hamowania, aby móc jej działanie, zależnie od warunków, łagodzić względnie wzmacniać — przytem wszystkiem uruchamianie takiego hamulca winno się odbywać przy pomocy takich ruchów kierowcy, jakie wykonywał on przy dotychczasowym sposobie hamowania. Wreszcie każde, nawet najmniejsze, zaburzenie w działaniu serwohamulca nie powinno być niebezpieczne dla wozów, będących w ruchu.

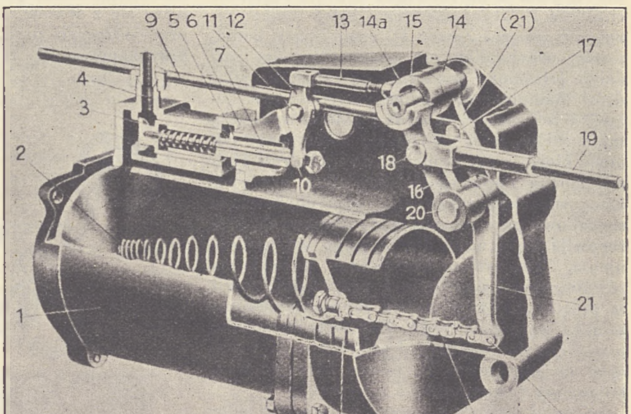


Hamulec „Lemoinsé".

Serwohamulce dzielimy na kilka grup, a mianowicie rozróżniamy serwohamulce mechaniczne, hydrauliczne, pneumatyczne i elektryczne. Ze względu jednak na to, że przy wozach znajdują zastosowanie przeważnie dwa ostatnie rodzaje, zajmiemy się pokrótce tylko niemi, nie wnikając w istotę serwohamulca mechanicznego i hydraulicznego.

Przy hamulcu pneumatycznym rozróżniamy dwa główne sposoby jego działania. Hamulec taki może bowiem działać albo przez wykorzystywanie podciśnienia, panującego w rurze ssącej, albo przez użycie, jako siły hamującej, ścieśnionego powietrza. Z pośród hamulców, działających na podstawie pierwszego sposobu, najczęściej używanym jest hamulec systemu „Devandre".

Konstrukcję takiego hamulca widzimy na ryc. 3, a sposób jego działania jest następujący: silnik, będący w ruchu, wysysa, gdy zawór 3 jest otwarty, przez przewód 4, połączony z rurą ssącą silnika, powietrze z cylindra 1 hamulca. Tłok 24, znajdujący się w tym culindrze, przesuwa się tem szybciej (na rys. 3 na lewo), im więcej otwarty jest zawór 3. Ponieważ jednak tłok ten połączony jest z łącznikiem, prowadzącym do hamulca, przeto ciągnie go za sobą, uruchamia temsamem hamulce. Aby następnie zluźnić hamulce, wystarczy wpuścić powietrze do tej przestrzeni, z której je poprzednio wyssaliśmy. Wskutek tego działanie próżni zostaje zniesione, a tłok



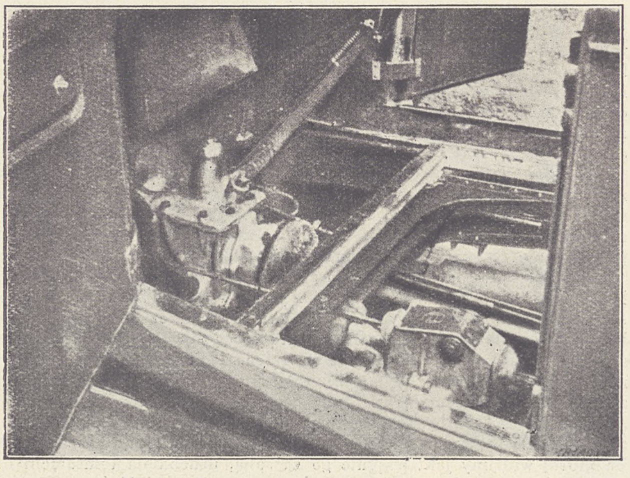
Hamulec systemu „Devandre".

powraca do swojego dawnego położenia (na prawo), w czem pomaga mu jeszcze sprężyna 2. Jak widzimy, serwohamulec bywa uruchamiany zupełnie automatycznie, a cała czynność kierowcy polega na silniejszem, względnie słabszem naciśnięciu pedału. Widzimy więc, że kierowca nie wykonuje żadnych dodatkowych ruchów.

Kierowca ma zatem zawsze możność, przez zmianę nacisku na pedał, uruchamiający hamulec, regulowanie stopnia hamowania. Ma on również możność hamowania i wówczas, gdy silnik nie pracuje, z tem jednak, że wówczas może hamować tylko taką siłą, z jaką potrafi nacisnąć pedał, czyli, że hamuje tylko tak, jak gdyby nie było tego pomocniczego urządzenia, które jest istotą serwohamulca. Działając wprost drążkiem łącznikowym 9 na ramię dźwigni 16 obraca ją w prawo, przyczem oś 20 jest punktem obrotu ,a łącznik 19,

prowadzący do hamulca na kołach powoduje jego działanie, zresztą zupełnie podobnie jak wówczas, gdy hamomanie odbywa się za pośrednictwem tłoka 24. Na ryc. 4 przedstawiony jest sposób, w jaki wbudowywuje się serwohamulec do wozu.

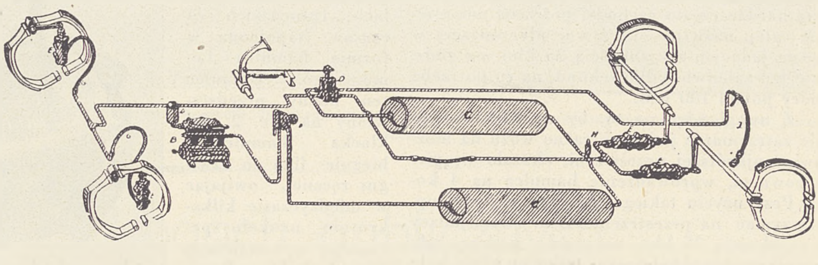
Działanie serwohamulca opartego na innej zasadzie działania, polega na zwiększeniu siły hamującej przy pomocy ściśnionego powietrza. Urządzenie takie przedstawione jest na ryc. 5, a sposób jego działania jest następujący:



Sposób wmontowania servohamulca do wozu.

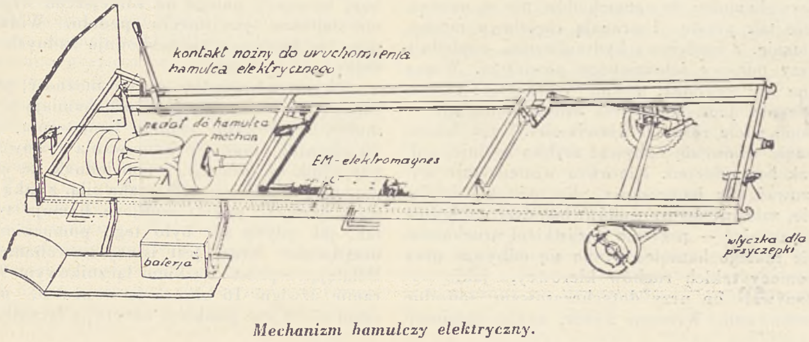
Kompresor B napędzany bywa od silnika i ssie powietrze, oczyszczone z pyłu, w naczynia A, pcha je do zbiornika C przez regulator ciśnienia F, który zazwyczaj bywa umieszczony pod wozem. Zawór D, powodujący hamowanie, uruchamiany za pomocą pedału, rozdziela ściśnione powietrze do czterech cylindrów hamulczych, umieszczonych przy kołach w ten sposób, że wraz z kołami wykonują takie ruchy, jakie nadaje się kołom przy pomocy kierownicy. Ponieważ do cylindrów tych nie można doprowadzić powietrza przy pomocy rurociągu sztywnego, więc doprowadza się takowe przy pomocy węży gumowych, które owija się drutem dla lepszego ich usztywnienia. Ten system hamowania pozwala na równoczesne hamowanie i przyczepki, jeżeli ta połączona jest z wozem zapomocą takiego samego węża gumowego. Ponieważ ściśnione powietrze do przyczepki wysyłać musi i wysyła ten sam zawór D, przeto hamując wóz, hamujemy równocześnie i przyczepkę.

Z kolei omówimy jeszcze hamowanie elektryczne, które zazwyczaj bywa używane tylko przy wozach ciężarowych ,posiadających i inny sposób hamowania. Hamowanie elektryczne prawie nigdy nie bywa hamowaniem głównem, a tylko pomocniczem, t. zn. ze z reguły ten inny sposób hamowania bywa hamulcem stale używanym ,a hamowanie elektryczne, używane tylko w pewnych wypadkach, bywa hamowaniem dodatkowem. Istotą hamulca elektrycznego jest silny elektromagnes EM, którego rdzeń żelazny działa na układ hamujący kół tylnych za pośrednictwem przekładni dźwigniowych. Przy wozach, wyposażonych w światło elektryczne i rozrusznik, prądu do hamulca elektrycznego dostarcza baterja akumulatorów, znajdująca się już na wozie. Uruchamianie hamulca elektrycznego odbywa się przez naciśnięcie guzika wyłącznika, umieszczonego na dźwigni (pedale) nożnej, służącej do uruchamiania hamulca mechanicznego, który ,lekko naciśnięty nogą, przepuszcza prąd do elektromagnesu. Pod wpływem tego prądu, sworzeń elektromagnesu przyciąga hamulec na tylnych kołach, co powoduje hamowanie wozu. Przez dalsze, czyli silniejsze, naciskanie dźwigni nożnej, uruchamiamy hamulec mechaniczny. Widzimy więc, że przy tym systemie, kierowca jednem naciśnięciem nogi uruchamia zarówno hamulec elektryczny, jak i hamulec mechaniczny. Zaletą tego systemu jest to, że w wypadku, gdy nie działa prąd, można spowodować działanie hamulców na tylnych kołach zapomocą dźwigni ręcznej. Drugą wreszcie zaletą hamulca elektrycznego jest możność równoczesnego hamowania i na przyczepce, którą łączy się z wozem zapomocą giętkiego kabla, przewodzącego prąd, podobnie jak to było przy hamowaniu zapomocą ściśnionego po-



Hamowanie przy pomocy ściśnionego powietrza.

wietrza. Przyczepka otrzymuje tutaj taki sam mechanizm hamujący jak wóz, z tą tylko niewielką różnicą, że na przyczepce elektromagnes pozostaje stale pod prądem o bardzo małem natężeniu, utrzymując w ciągłem napięciu sprężynę ciągnącą. Jeżeli guzik wyłącznika, znajdujący się na dźwigni (pedale), uruchamianej nogą, lekko naciśniemy, to w wozie ciągnącym powstanie zamknięty obwód prądu uruchamiającego przekładnię, która przerywa dopływ prądu do elektromagnetu przyczepki. Pozbawiony prądu elektromagnes, znajdujący się na przyczepce, zwalnia napiętą sprężynę, która wydłużając się, uruchamia hamulce.



Mechanizm hamulczy elektryczny.

Przejazdy kolejowo-drogowe

Odbył się szereg konferencyj w sprawie zabezpieczenia ruchu na przejazdach, w związku ze zwiększającą się frekwencją samochodów na drogach publicznych. Z polecenia p. ministra dokonano szeregu prób technicznych, jak rozwiązać problem osiągnięcia maksimum bezpieczeństwa w ramach możliwości technicznych i finansowych.

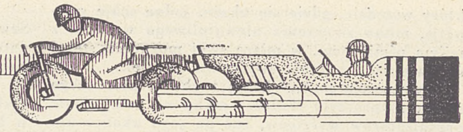
Najidealniejszem rozwiązaniem sprawy byłaby przebudowa przejazdów kolejowych w poziomie szyn na przejazdy w różnych poziomach — ten jednak projekt wymagałby tak olbrzymich wydatków, że w naszych warunkach nie mógłby być urzeczywistniony. Natomiast przyjęto jako zasadę, by przy budowie nowych linij kolejowych, przejazdy budowane były albo nad torami, albo pod linją kolejową.

Ministerstwo przyjęło obecnie jako zasadę, że na przejazdach niestrzeżonych przez strażników kolejowych o większym ruchu kołowym, należy stosować sygnalizację optyczno-akustyczną na wzór zagranicy. Już obecnie montują na niektórych przejazdach na terenie dyrekcji warszawskiej, poznańskiej i katowickiej urządzenia, uruchamiane automatycznie przez nadjeżdżający pociąg. Sygnały te pokazują w kierunku zbliżających się samochodów i innych pojazdów światło czerwone. Uruchomiono też inne typy sygnalizacji, które oprócz sygnałów świetlnych, posiadają jeszcze dzwonki alarmowe. Ministerstwo Komunikacji zarządziło dla przeprowadzenia próby ustawianie przyrządów sygnalizacyjnych różnych konstrukcyj, celem ustalenia najodpowiedniejszych .

Po dokonaniu tych prób przyjęte będą do wykonania urządzenia sygnalizacyjne, oczywiście, jeżeli kredyty inwestycyjne na to pozwolą — w pierwszej linji dla tych przejazdów kolejowych, które posiadają najgorsze warunki widzialności pociągu z przejazdem.

Podczas prób, na podstawie wieloletnich doświadczeń, stwierdzono, że zaopatrzenie przejazdów kolejowych w zapory zwodzone, t. zw. rogatki, wydało złe wyniki, gdyż statystyka wykazuje, że ilość wypadków na takich przejazdach jest stosunkowo niewiele mniejsza niż na przejazdach niestrzeżonych i nie daje pełnej gwarancji bezpieczeństwa. Do takiego przekonania przyszły także zarządy kolejowe w państwach zachodnich, gdzie również przeprowadzane są obecnie próby stosowania sygnalizacji optyczno-akustycznej, uruchamianej przez pociąg.

Ze sportu



Gymkhana samochodowa Pomorskiego Automobilklubu. — Wyścig górski na Semmeringu i „Ecce-Homo". — Mecz motocyklowy Polska - Niemcy. — Wyścig motocyklowy o „Wielką Nagrodę" Szwajcarji. — Mistrzostwa motocyklowe Francji.

Około 3 000 widzów wypełniło szczelnie w dniu 14 bm. tak trybuny jak i miejsca stojące stadjonu miejskiego w Bydgoszczy, oczekując z zaciekawieniem pokazów jazdy zręczności samochodów i motocykli, urządzonych przez Pomorski Automobilklub. Program tych pokazów podawaliśmy w poprzednich numerach naszego pisma.

Zdawałoby się, że zawody takie dla „niefachowców" nie będą przedstawiały specjalnej atrakcji, przyznać jednak trzeba, że organizatorom imprezy przez szczęśliwe łączenie zadań sportowych, wymagających jak największej uwagi kierowcy i opanowania maszyny, lecz nie przedstawiających dla widzów specjalnej atrakcji, z efektami obliczonemi właśnie dla oka widzów, udało się wzbudzić prawdziwe zainteresowanie publiczności przez cały czas zawodów.

Szczęśliwym też okazał się pomysł urządzenia jazdy zręczności samochodów na samem boisku stadjonu, a równolegle jazdy zręczności motocykli na bieżni naokoło boiska.

W ten sposób publiczność pozostawała przez cały czas zawodów, które trwały całe trzy godziny, w ustawicznem naprężeniu, mogąc zależnie od indywidualnego zainteresowania śledzić jedną lub drugą imprezę.

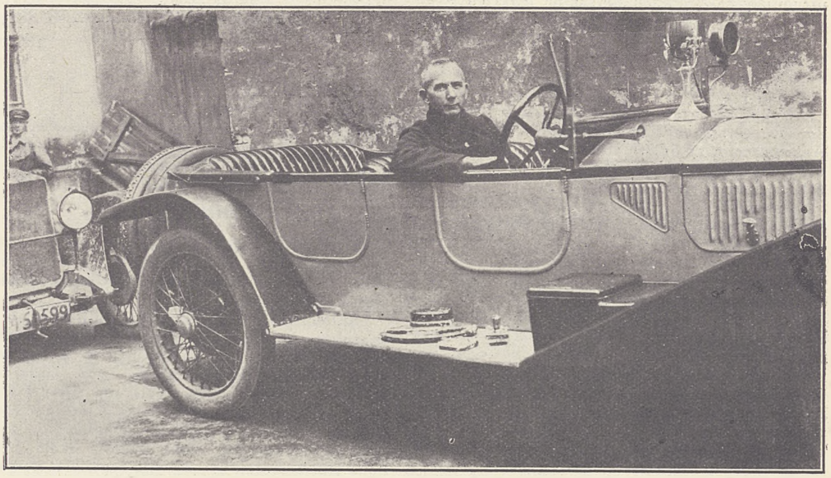
Specjalne zainteresowanie publiczności wzbudziły przy jeździe samochodów mniej lub więcej udatne wysiłki zawodników wpuszczania baloników w biegu maszyny pod rozpięty parasol, próby balansowania na wcale groźnie wyglądającym pomoście ruchomym i jazda na oślep z kapturem na głowie po wytycznej trasie.

Zawodnicy motocyklowi, których ruchliwy sportowo Bydgoski Klub Motocyklowy wystawił w pokaźnej liczbie 14, zdobyli szczególną sympatję publiczności, która ich brawurowe popisy nagradzała rzęsistemi oklaskami.

Wymarzona wprost pogoda i muzyka, przygrywająca na trybunach uzupełniły całość tej prawdziwie udatnej imprezy.

Ogólna klasyfikacja zawodników samochodowych, którzy stanęli do startu w liczbie 30 maszyn, dała następujące wyniki:

1. Seifert na Lancji. 2. Sokołowski Edward na Berliecie. 3. rotm. Linhardt, na Tatrze. 4. Ciągliński na Fiacie. 5. Heydemann na Chenard-Walker. 6. Mielnik na Fiacie. Wszyscy wymienieni otrzymali wyznaczone przez Klub nagrody, przyczem p. Seifert zdobył nagrodę przechodnią miasta Bydgoszczy. Pozatem dalsi 4 zawodnicy w kolejności: pp. Alvensleben, Borowski, Janiak i Wegner — zdobyli pamiątkowe dyplomy.



Zwycięzca kategorji samochodów niedzielnej gymkhany Karol Seifert na maszynie Lancia-Lambda.

W pościgu z przeszkodami zdobył nagrodę p. Sporny, a nagrodę za najlepszy czas dnia otrzymał za prawdziwie brawurową jazdę p. Aleksander Witkowski.

Z zawodników motocyklowych pierwszą nagrodę zdobył p. Steller na angielskiej maszynie Matchless, drugą p. Buda na maszynie Rudge, na której osiągnął już kilkakrotne zwycięstwa na torze żużlowym, trzecią p. Sikorski na Harley-Davidson, a czwartą p. Butowski.

Wieczorem odbyło się na towarzyskiem zebraniu rozdanie nagród w Klubie Polskim, zamykając tem bogaty program naszych sportowców.

* * *

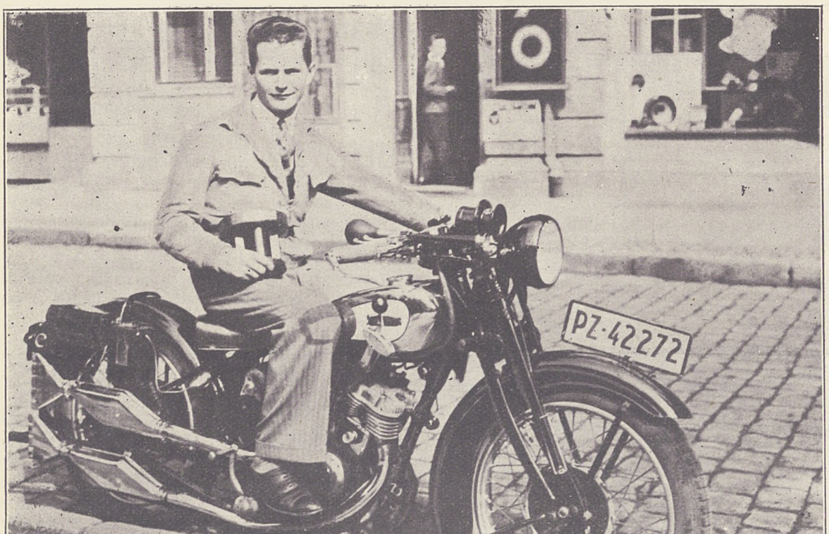
Tegoroczne rozgrywki o mistrzostwo górskie Europy mają się ku końcowi. Wyścig górski na Semmeringu był właśnie jednym z ostatnich ogniw tych rozgrywek. Do ostatecznego ustalenia tytułu Mistrza Górskiego Europy pozostaje tylko wyścig w Feleac na Węgrzech.

Wyścig na Semmeringu zgromadził wzdłuż trasy dawno niewidziane tłumy ludzi. Na trybunach i w lożach reprezentacyjnych zajęli miejsce najwybitniejsi przedstawiciele świata sportowego Austrji i krajów okolicznych oraz sfer oficjalnych. Blasku dodał całej imprezie zapowiedziany udział wielkich asów automobilizmu Hansa Stucka i Rudolfa Caraccioli, najpoważniejszych — jak wiadomo — pretendentów do tytułu Mistrza Europy.

Właściwe zawody poprzedzone zostały wyścigami motocyklowemi, które rozpoczęły się punktualnie o godzinie 11-ej. Zwycięstwo odniósł dość łatwo Runtsch, znany faworyt sportowej publiczności austrjackiej. Drugie miejsce zajęła pani Skorpil, jedyna kobieta w tej konkurencji.

O godzinie 12-ej na znak chorągiewki startera ruszyły wozy kategorji sportowej. Wśród zawodników na starcie znalazł się Mercedes-Benz SSK Rudolfa Caraccioli. Jazda jego na Semmeringu zawiodła wszystkich. Mistrz z pod znaku trójramiennej gwiazdy Mercedesa jechał niepewnie, nerwowo, nie utrzymując wozu w dostatecznem tempie na wirażach, tak, że Semmering stał się jego wielką porażką. Zwycięstwo odniósł w tej kategorji Wenzler, również na Mercedes-Benz SSK.

Ośrodkiem najżywszego zainteresowania był, jak zawsze, start kategorji wyścigowej. Tu z miejsca odsadził się od reszty zawodników bezkonkurencyjny matador biegów górskich Hans Stuck v. Villiez. Stalowo-błękitny Austro-Daimler ADR wyprzedził resztę startujących o kilkaset metrów po mistrzowsku ścinając krzywizny, minął linję mety wśród nieustającego huku spontanicznych oklasków rozentuzjazmowanej publiczności. Okazało się, że Stuck nietylko został mistrzem swej kategorji lecz ustalając najlepszy czas dnia, poprawił bardzo znacznie swój zeszłoroczny rekord. trasy. Gdy Stuck, minąwszy metę, zatrzymał swego stalowego potwora, oderwano go od steru i formalnie wyniesiono na rękach. Zewsząd cisnęły się tłumy z kartkami papieru, prosząc o autograf swego ulubieńca lub zrywając listek z jego wieńca wawrzynowego. Celowały w tem specjalnie panie. Wielki mistrz, młody, sympatyczny blondyn,



Zwycięzca kategorji motocykli gymkhany Klaus Steller na „Matchless" 1 000 ccm.

który wszędzie, gdzie się ukaże, jedna sobie sympatje, mimo zmęczenia niewątpliwego wysiłku, z miłym uśmiechem, w miarę swej możności, starał się zaspokoić żądania swych wielbicielek.

Tymczasem mgła, którą z chwilą pierwszego startu rozproszyło słońce, jakby na zamówienie organizatorów wyścigów, tuż po jego ukończeniu znów zapadła na dolinę, otulając Semmering puchowem ‹kryciem. Zawody były ukończone.

* * *

Dziesiąte z rzędu samochodowe wyścigi górskie „Ecce Homo“ wypadły w bieżącym roku niezwykle słabo. Przyczyniła się do tego dość słaba obsada startujących oraz deszcz i mgła, które utrudniały zawodnikom uzyskanie lepszych wyników.

Jedynym sukcesem było ustalenie rekordu trasy na motocyklu Motosacoche 500 ccm przez znanego szwajcarskiego kierowcę Oiltera. Czas jego 5:39,8 był zarazem najlepszym czasem dnia.

Wyniki szczegółowe są następujące: Motocykle do 250 ccm: Sponer (Ariel) 6:49,8; do 350 ccm: Adam (Victoria) 6:18,7, drugi Tichy na „Indian“ 6:18,9; ponad 500 ccm: Liska na „Premier“ 6:12,5, drugi Gebert na „BMW“.

Motocykle z przyczepkami: do 600 ccm: Bulli na „Scott“ 7:04; ponad 600 ccm: Konecny na „BMW“.

Samochody turystyczne: Chaloupka na „Panhard-Levassor“ 7:29,6, drugi Kremal na „Wikow“.

Samochody sportowe o litrażu do 750 ccm: Krobotlı na „Favorit“ 12:57,8; do 1100 ccm: Schmidt na „Amilcar“ 6:08,9, drugi inż. Horak również na „Amilcar“ 7:27,8; do 1 500 ccm: Zorzycki na „Wikow“ 6:59,6; 2000 ccm: znany z wyścigu tatrzańskiego Vermirovsky na „Tatra“ 6:07,1 najlepszy czas wszystkich samochodów, drugi Polar na „Walter“; do 3000 ccm: von Tichmann na „Austro-Daimler“ 7:12,4, wreszcie ponad 3000 ccm: Heka na „Steyr“ 7:30,4.

W kategorji samochodów wyścigowych o litrażu do 1100 ccm Divisek na „Zetka“ 7:17,5, drugi Rakosy na „Tatra“ 8:59,4.

* * *

Pierwszy międzypaństwowy mecz motocyklowy Polska — Niemcy odbędzie się dnia 21 września br. w Mysłowicach na specjalnie w tym celu zbudowanym torze. Tor ten znajduje się obecnie w stadjum budowy, przyczem zatrudnionych jest 120 bezrobotnych. Na 3 dni przed zawodami nastąpi oddanie toru do użytku trenujących.

Potrzeba takiego toru motocyklowego dawała się już od dłuższego czasu dotkliwie odczuwać, gdyż ze wzrostem ruchu motocyklowego, liczne zawody odbywać się musiały na otwartej szosie, lub też na torach betonowych jak w Krakowie, Łodzi i Warszawie. Dzięki energji i ruchliwości Śląskiego Klubu Motocyklowego otrzymamy pierwszy w Polsce tor motocyklowy o długości 900 m., gdzie w dniu 21 bm. polscy motocykliści zdadzą egzamin ze swej sprawności wobec czołowych zawodników niemieckich, specjalistów w tego rodzaju zawodach torowych.

* * *

Wyścig motocyklowy o „Wielką Nagrodę Szwajcarji“ rozegrany na szosie okrężnej San Salvatore, biegnącej wzdłuż jeziora Lugano, w pięciu kategorjach dał następujące wyniki:

W kategorji 125 ccm Liechti na „Zehnder“ uzyskał przeciętną 75 km. na godz. (czas 3:06:06); w kategorji 175 ccm Auberti na „Ancora“ przeciętna 76 klm. na godz. (czas 3:05:06); drugie na „Allegro“, który uzyskał w jednem okrążeniu szybkość 80 klm. na godz. W kategorji 250 ccm Nazarro na „Moto-Guzzi“ miał najlepszy czas dnia wszystkich kategoryj, uzyskawszy szybkość 85 klm. na godz. Drugi Cordey na „Condor“, trzeci Zehnder na „Universal“. W kategorji 350 ccm pierwsze miejsce zdobył Haenni na „Condor“ z przeciętną 82 klm. na godz., drugi Ghersi na „Velocette“. W kategorji 500 ccm pierwszy Gugolz na „Sunbeam“ z przeciętną 78 klm. na godz., drugi Martinelli na „Sarolea“, trzeci Kirsch na „A. J. S.“, czwarty Frey na „Ok. Supreme“.

* * *

Motocyklowe mistrzostwa Francji rozegrane zostały na torze w Monthlery pod Paryżem i dały następujące rezultaty: W kategorji do 175 ccm, dystans 100 klm, Meunier na Alcjon 1:16:09, przeciętna 79.231 klm. na godz. Kategorja do 250 ccm, Coulon na Terrot, 125 klm. w czasie 1:21:05 czyli 92 klm na godz. Kategorja do 350 ccm 150 km. Lemassan na Alcjon 1:34:31 z przeciętną 95 klm. na godz. W kategorji do 500 ccm 150 klm Chateau na Koehler-Escoffier 1:32:28 z przeciętną 97 klm. na godz.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Autobus rozbity przez tramwaj.) Groźny wypadek wydarzył się w ub. czwartek o godz. 15,30 na ul. Marszałka Focha w pobliżu Mostu Dworcowego.

Autobusem, kursującym na linji Poznań — Czarnków jechał rolnik Jerzy Zade z Polajewa, który wiózł żonę swą ze szpitala. W krytycznym miejscu Zade, usiłując minąć wóz ciężarowy, wpadł na tramwaj, który całą siłą zderzył się z autobusem i rozbił go w kawałki. Kierujący samochodem Zade został dotkliwie pokaleczony, odnosząc m. in. ranę na czole długości około 7 cm. Żona jego wskutek przerażenia zemdlała. Poranionego opatrzyło pogotowie ratunkowe a nieszczęsną rekonwalescentkę przewieziono ponownie do szpitala, skąd dopiero co była zwolniona.

WARSZAWA. (Katastrofa samochodowa). Na szosie gdańskiej pod wsią Kiełpin pow warszawskiego zdarzyła się katastrofa samochodowa. Taksówka nr. 478, prowadzona przez szofera Tadeusza Rencharta z Warszawy, wpadłszy w dół, wskutek nadmiernej szybkości wywróciła się do góry kołami. Jadący w taksówce pasażerowie doznali poważnych obrażeń cielesnych.

GRUDZIĄDZ. (Katastrofa samochodowa dwu starostów). W ub. piątek rano wydarzyła się w Mniszku pod Grudziądzem katastrofa samochodowa, której ofiarą padli starosta powiatowy i starosta grodzki w Grudziądzu.

Samochód starosty powiatowego Niepokulczyckiego mijając dwa wozy i rowerzystę wpadł na drzewo i rozbił się. Starosta Niepokulczycki odniósł poważne obrażenia twarzy, jego małżonka zaś doznała złamania żeber a towarzyszący im starosta grodzki Montwiłł doznał złamania obojczyka i dwóch żeber, zaś szofer pęknięcia błony brzusznej. Stan starosty Montwilla jest poważny.

WILNO. (Katastrofa autobusowa). Ostatnio na szosie Kowno — Marjampol zdarzyła się katastrofa autobusowa, w której 8 osób odniosło ciężkie obrażenia. Przyczyną wypadku było niedbalstwo szofera.

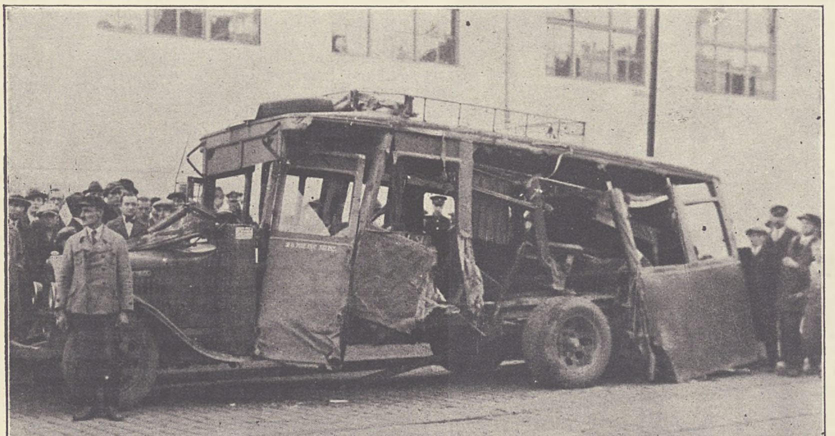
WILNO. (Autobus w płomieniach). W niedzielę rano mieszkańcy Zwierzyńca byli świadkami wstrząsającego wypadku. Autobus, zdążający z dworca na Zwierzyniec, skutkiem zapalenia się benzyny stanął w płomieniach.

Wśród pasażerów powstała panika. Ludzie zaczęli w biegu wyskakiwać z płonącego autobusu.

Gdy samochód zatrzymano i zdołano pożar ugasić, wydobyto z wnętrza kilku ciężko poparzonych pasażerów, których przewieziono do szpitala św. Jakóba.

ANTWERPJA. (Samochód w nurtach rzeki). Niezwykła katastrofa samochodowa wydarzyła się ostatnio w Antwerpji. Znana arystokratka angielska lady Horne jechała w towarzystwie swej przyjaciółki samochodem i utonęła w Skaldzie z powodu pomyłki szofera, oślepionego nadbrzeżnemi światłami.

Na Skaldzie znajdują się promy, służące do przewożenia pojazdów na drugi brzeg rzeki. Szofer, który nadjechał w dość szybkiem tempie, sądził w ciemnościach (była godz. 9 wiecz.), że wjeżdża na prom, a tymczasem wjechał do rzeki. Rzeka jest w tem miejscu tak głęboka, że nawet większe okręty moge tam dopływać. Samochód poszedł natychmiast na dno. Szoferowi udało się wypłynąć na powierzchnię wody i przy pomocy przewoźników z promu, wydostać się na brzeg. Samochód wydobyto dopiero na drugi dzień, obie kobiety były już martwe. Chciały się najwidoczniej wydostać z śmiertelnej pułapki, gdyż szyby samochodu były wybite, a lady Horne tak samo, jak i jej towarzyszka, miały cięte rany na rękach.



Autobus kursujący na linji Poznań — Czarnków, przy wymijaniu wozu ciężarowego zderzył się z tramwajem na ul. Marszałka Focha w pobliżu Mostu Dworcowego.

Z KRAJU

Statystyka samochodów w Warszawie

Oddział drogowy komisarjatu rządu zarejestrował w Warszawie w ciągu sierpnia 61 nowych prywatnych samochodów osobowych, 33 dorożki samochodowe, 19 samochodów ciężarowych, 2 specjalne i 29 motocykli (autobusu żadnego), razem 144 nowe pojazdy mechaniczne (w lipcu 183, w czerwcu 196).

Ogółem na 1 września rb. po odliczeniu przerejestrowanych na prowincję pojazdów, zarejestrowanych samochodów w Warszawie było 9,659, z czego 3,628 prywatnych, osobowych, 3,246 dorożek, 105 autobusów, 1,486 samochodów ciężarowych, 131 specjalnych i 1,063 motocykli.

Sprawa budowy dworców autobusowych w Warszawie

Prezydent miasta Słomiński, przyjął delegację Centr. Zw. właścicieli autobusów, która złożyła mu obszerny memorjał, oświetlający wszechstronnie zagadnienie budowy dworców autobusowych w Warszawie.

Delegacja oświadcza, że szanuje wszelkie uprawnienia fiskalne miasta, jakie ma ono w stosunku do autobusów komunikacji zamiejskiej z tytułu korzystania przez nie z dróg miejskich. Centralny Zw. właścicieli autobusów pragnąłby

jednak, aby miasto również traktowało odpowiednio jego dobrą wolę w doprowadzeniu sprawy budowy dworców autobusowych do pomyślnego rozwiązania. Delegacja prosiła p. prezydenta miasta, aby zechciał zarządzić: 1) zwołanie konferencji wszystkich czynników miejskich, zainteresowanych budową dworców autobusowych oraz zaprosić na tę konferencję przedstawicieli dyrekcji robót publicznych, komisarjatu rządu i związku właścicieli autobusów; 2) odrzucić wszelkie propozycje budowy dworców autobusowych, wysuwane przez kapitalistów zagranicznych, gdyż przedsięwzięcie to da się z łatwością uskutecznić przez kapitał krajowy; 3) przyjąć tezę budowy dworców prowizorycznych na lat pięć, wskazać tereny, które magistrat przeznaczył pod budowę dworców, traktować nadchodzący okres jesienny i zimowy, jako okres, w którym budowa dworców musi dojrzeć do rozwiązania.

Prezydent miasta oświadczył, że sprawę budowy omawianych dworców traktuje jako pilną i coś w tej sprawie wkrótce musi postanowić.



W chaotycznych stosunkach autobusowych Poznania nastąpiła pewna poprawa. Funkcjonuje już — prowizoryczny narazie — dworzec autobusowy przy placu prez. Drwęskiego, który znakomicie spełnia swe zadanie.

Umundurowanie kierowców

W inspektoracie artystycznym magistratu odbyła się pod przewodnictwem inż. Strzałkowskiego, konferencja z udziałem przedstawicieli rady artystycznej, inspektoratu artystycznego, wydziału przemysłowego magistratu (dział ruchu kołowego), Związku właścicieli dorożek samochodowych i trzech Związków zawodowych kierowców w sprawie umundurowania kierowców dorożek samochodowych.

W związku z ogólną sytuacją gospodarczą, na konferencji wyrażono opinję, że narazie należy zachować, jako tymczasowo, dotychczasowe umundurowanie w kolorze marengo, obowiązujące właściwie od r. 1925. Kolory biały, szary, zielony i bronzowy uznano za nieodpowiednie i niepraktyczne. Po ustaleniu typu taksówki omówionoby dopiero wprowadzenie nowego umundurowania, przystosowanego do tego typu.

Dodać należy, że Związek automobilistów, powołując się na zmniejszone dochody, wystąpił wogóle przeciwko wszelkiego rodzaju umundurowaniu.

Na konferencji wyrażono też opinję, że kierowcy, pragnący odróżnić się od różnego rodzaju osobników, noszących t. zw. belgijki, mogliby nosić na czapkach znaczki związków zawodowych, do których należą.

Obowiązujące umundurowanie kierowców obejmuje: czapkę belgijską koloru marengo, obszytą czarną taśmą ze sznurkiem i daszkiem skórzanym, kurtkę-frencz tegoż koloru, kożuch kryty materjałem koloru marengo z dużym kołnierzem futrzanym (rodzaj futra na kołnierzu dowolnym, musi być jednak w kolorze ciemnym, niebrudzący), płaszcz nieprzemakalny luźny, koloru marengo, rękawice, bluzę roboczą płócienną granatową albo też połączenie bluzy ze spodniami.

Konsumcja benzyny w Warszawie

Do urzędu przemysłowego magistratu zgłoszono prośbę o wydanie licencji na nowe stacje benzynowe. Wobec stale rozwijającego się ruchu samochodowego, mają być założone nowe stacje u wylotów szos w obrębie wielkiej Warszawy. Jak wykazują obliczenia składów benzynowych w stolicy, Warszawa konsumuje obecnie przeszło 50 tysięcy litrów benzyny dziennie.

Reprezentacyjna droga nadmorska

Budowa drogi nadmorskiej: Wielka Wieś — Hallerowo — Jastrzębia Góra — Ostrowo — Karwia, wchodzi w ostatnie stadjum wykonania. Do wykończenia całkowitego tej reprezentacyjnej polskiej drogi nadmorskiej, która kosztuje około 4 milj. zł. potrzeba jeszcze około 300 000 zł. Należy przypomnieć, że budowa tej drogi, długiej na 15 klm, dokonywana jest z nadwyżek eksploatacyjnych kolejowych, które Ministerstwo Komunikacji na powyższy cele przelewa do dyspozycji Ministerstwa Robót Publicznych w charakterze pożyczki. Szosa nadmorska będzie jedną z najpiękniejszych dróg w Polsce. Szeroka na 9 mtr, posiada chodniki żwirowe równolegle do siebie na dwa metry szerokie. Obecnie chodzi jeszcze o wybudowanie ostatniego odcinka między Jastrzębią Górą a Karwią.

Oprócz charakteru reprezentacyjnego polskiej drogi nadmorskiej, posiada ona znaczenie komunikacyjne i gospodarcze dla polskiego wybrzeża b. doniosłe. Dzięki otwarciu tej drogi wzmoże się w bardzo znaczny sposób ruch letniskowy i turystyczny nad polskiem wybrzeżem, cały szereg osad i wsi rybackich zostanie zbliżony do większych środowisk, droga nadmorska stanie się początkiem dalszych podobnych dróg nadbrzeżnych. Jak się dowiadujemy, organizacje gospodarcze na Pomorzu zwróciły się do miarodajnych czynników z prośbą o przyśpieszenie wypłaty ostatniej raty, aby umożliwić wykończenie szosy w najbliższych miesiącach i oddać ją do użytku w maju przyszłego roku. (p)

Stacje benzynowe i garaże na szosach

Ruch samochodowy turystyczny w Polsce cierpi nietylko wskutek braku dobrych dróg. Ta sprawa wymaga kolosalnych kapitałów i wszyscy w rządzie i w społeczeństwie zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że bez wprowadzenia funduszu drogowego drogi polskie będą najgorsze w całej Europie.

Są jednak inne bolączki, a przedewszystkiem brak po drogach stacyj benzynowych i garaży. Wyjeżdżający na dłuższą metę w podróż narażony jest na to, że o ile zabraknie mu benzyny, to musi stać na drodze i czekać aż inny automobil nad nim się zlituje.

Zagranicą istnieją na traktach samochodowych w pewnych określonych odstępach rozstawione stacje benzynowe, zaopatrzone w smary i materjały pędne, a nawet posiadające niektóre zapasowe części i małe warsztaciki na wypadek zepsucia się wozu.

Ministerstwo robót publicznych opracowuje obecnie zarządzenie w sprawie stacyj benzynowych na drogach, przyczem zarządzenie to wskaże, w jakich odstępach i w jakich miejscach stacje benzynowe mają powstawać.

Jeszcze jest jedna bolączka, hamująca rozwój turystyki samochodowej, polegająca na tem, że automobilista w całym szeregu miejscowości nie znajduje garażu dla postawienia wozu swego na noc. W tej dziedzinie władze nic nie mogą zdziałać, pozostawiając kwestję tę do rozstrzygnięcia inicjatywie prywatnej. (p)



Dwaj Amerykanie James Hargis i Charles Creighton, chorujący widocznie na spleen wybrali się w podróż dokoła Stanów Zjednoczonych . . . wstecznym biegiem. Szczęśliwej podróży!

Z ZAGRANICY

Standard Oil Company sprzedaje opony samochodowe

„Standard Oil Company" of New Jersey zamierza rozwinąć u siebie nową gałąź działalności, a mianowicie sprzedaż opon samochodowych przez stacje benzynowe. Sprzedaż opon samochodowych ma zostać zorganizowana najpierw w Stanach Zjednoczonych. W związku z tem rozeszły się pogłoski, że na skutek kooperacji pomiędzy I. G. Farbenindustrie, a „Standard Oil Company", obydwa te towarzystwa w odpowiednim momencie rozpocząć mają wspólnie fabrykację kauczuku syntetycznego. Surowcem dla syntezy kauczuku mają być wedle metody I. G. Farbenindustrie pozostałości ropne.

Samochody w Stanach Zjednoczonych

Produkcja wszystkich fabryk samochodów w Stanach Zjednoczonych uległa ograniczeniu. W ciągu pierwszych 7 miesięcy rb. wyprodukowano ogółem 2.481.911 samochodów, gdy w ciągu pierwszych 7 miesięcy r. z. wypuszczono na rynek 3.726.283 samochody.

Światowa produkcja benzolu

Wydział francuskiego Związku Producentów benzolu składa w ostatnio wydanym biuletynie sprawozdanie z międzynarodowego położenia przemysłu benzolowego i podaje następujące cyfry odnośnie do produkcji benzolu w r. 1929:

Stany Zjednoczone	560.000	ton
Niemcy	370.000	„
Anglja	150.000	„
Francja	80.000	„
Zagłębie Saary	35.000	„
Belgja	33.000	„
Czechosłowacja	30.000	„
Polska	20.000	„
Holandja	20.000	„
Hiszpanja	5.000	„
Włochy	5.000	„

Ford redukuje produkcję

W ciągu sierpnia br. zakłady Forda wypuściły ogółem 99.142 samochody, wobec 133,025 w lipcu br. oraz 205.634 samochodów w sierpniu 1929 r.

Statystyka samochodów na świecie

Ogólna liczba dotychczas zarejestrowanych samochodów na całym świecie wynosi 35.000.000. Liczba ta wzrosła o 9 procent od roku zeszłego. Przypada więc 1 samochód na 25 mieszkańców w porównaniu do 61 mieszkańców zeszłorocznej rejestracji.

W Stanach Zjednoczonych przypada na 1 samochód 4.5 mieszkańca, podczas gdy w pozostałych częściach świata jeden samochód wypada na 216 mieszkańców.

Samochód a centralizacja szkół

Jeden z ostatnich biuletynów Biura Oświaty Stanów Zjednoczonych podkreśla ważność szybkiej komunikacji dla centralizacji szkół. W tych okolicach, w których został zastosowany system dowożenia dzieci samochodami do szkół, znacznie wzrosła liczba uczni, a co zatem idzie zmniejszyły się koszty utrzymania szkoły. Ułatwiony dojazd do szkół został zaprowadzony na obszarze jednej trzeciej Stanów Zjednoczonych.

Przeciągi w tramwajach i autobusach

W czasie upałów pasażerowie tramwajów i autobusów dzielą się zazwyczaj na dwa obozy: zwolenników otwierania okien oraz osób, panicznie obawiających się przeciągów. Na tem tle dochodzi nieraz do scysyj, a służba tramwajowa czy autobusowa jest w niemałym kłopocie, gdyż winna się stosować do życzeń pasażerów, a spełniając życzenie jednej strony, wywoła oburzenie drugiej.

W Paryżu sprawę tę przesądził prefekt policji, wydając iście salomonowe orzeczenie, głoszące, że okna w tramwajach i autobusach mogą być otwarte lub zamknięte, zależnie od życzenia pasażerów. Gdy jednak opinje pasażerów są podzielone, należy zaspokoić życzenie osób obawiających się przeciągów i okna zamknąć. Słowem wprowadzono w ten sposób swoiste „liberum veto".

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Samochód
marki niemieckiej zużywający 8 l. na 100 km. w bardzo dobrym stanie, światło Boscha, starter, reflektor, okazyjnie sprzedam. Zgłoszenia pod „Korzystny" do „Par" biuro ogłoszeń Bydgoszcz, Dworcowa 72.

Garaż
do wynajęcia. Ul. Dąbrowskiego 4. zd 91 2 .

Szofer
kawaler, lat 29, z 5 letnią praktyką, poszukuje posady miejscowość obojętna. Oferty do Samochodu Poznań zdw 87 252

Szofer
poszukuje posady najchętniej na autobus. Oferty Samochód, Poznań zdw 87 764

Szofer-ogrodnik
żonaty. 3½ letnią praktyką szoferską, 9 letnią ogrodniczą, sumienny, trzeźwy, dobrze obeznany w swych zawodach, z dobremi świadectwami, szuka posady. — Łaskawe oferty Samochód, Poznań zdw 87 792

Szofer-kowal
szuka posady. Oferty Samochód, Poznań zdw 87 9[illegible]

Szofer
ślusarz - monter, poszukuje posady tylko na wóz prywatny w poważnej firmie. Mogę złożyć 1 000 zł kaucji. Batura, Poznań, ul. Dębiecka 62. zdw 87 243

Szofer - ślusarz
kawaler, lat 24, z dobremi świadectwami, roszukuje posady. Michalak, Florynki, poczta Niepart, pow. Gostyń. zdw 87 984

Szofer
z kaucją, trzeźwy, sumienny, z praktyką, poszukuje posady na wóz prywatny. Oferty Samochód, Poznań zdw 87 271

Szofer-kowal
sumienny, poszukuje posady. W wolnych chwilach zajmie się inną pracą, wymagania skromne. Zgłoszenia Samochód, Poznań zdw 87 897

Szofer
kawaler, lat 24, poszukuje posady przy wozach ciężarowych lub osobowych. Mogę wykonać pracę ślusarską i kowalską. Waszyński, Modliszewo, poczta Zdziechowo, pow. Gniezno zdw 88 614

Szofer-monter
poszukuje posady, zna również obsługę i naprawę traktora benzynowego lub naftowego. Zgłoszenia Samochód, Poznań zdw 87 251

Szofer
elektromechanik z długoletnią praktyką szoferską, samodzielny w reparacjach samochodów, dobry kierowca, sumienny i trzeźwy, posiada długoletnie pierwszorzędne świadectwa poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia Hübner, Przement p. Wolsztyn. zdw 89 239

Szofer-ślusarz
monter, lat 29, żon., syn leśniczego, poszukuje posady najchętniej na majątek. Oferty „Samochód", Poznań zdw 88 609

Szofer
mechanik kilkuletnią praktyką poszukuje posady, miejscowość obojętna, najchętniej w majątku. Zgłoszenia Samochód Poznań zdw 90 458

Szofer-stangret
z dobremi świadectwami, poszukuje posady na wóz prywatny lub na majątek. Oferty Samochód, Poznań zdw 87 272

Szofer
lat 20 z roczną praktyką na „Oldsmobilu", „Buicku", poszukuje posady zaraz lub później. Łask. zgłoszenia Samochód zdw 89 501

Szofer-służący
stangret, z dobremi świadectwami, poszukuje posady. Antoni Dudziak, Krzyżanowo, poczta Manieczki, pow. Żnin. zdw 86 811

Szofer-kowal
lub szofer strzelec, kawaler, trzeźwy, sumienny, z dobremi świadectwami, dłuższa praktyka, przeprowadzi remont wszelkich maszyn, szuka posady zaraz lub później, najchętniej na majątku. Oferty Samochód zdw 88 968

Szofer-rzeźnik
poszukuje posady zaraz. Pierwszy miesiąc bezpłatnie. Oferty Samochód Poznań zdw 89 741

Szofer-kowal
z praktyką szoferską poszukuje posady. Oferty Kurjer Poznański zd 89 274 Poznań.

Szofer-rzeźnik
zdolny, inteligentny, poszukuje posady zaraz. Oferty Samochód Poznań, zdw 89 742

Z LOTNICTWA CYWILNEGO

Polska komunikacja powietrzna w sierpniu 1930 roku

W miesiącu sierpniu br. polskie samoloty komunikacyjne kursowały na następujących linjach: raz dziennie (codziennie z wyjątkiem niedziel): Warszawa — Bydgoszcz, Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Katowice, Warszawa — Poznań i Warszawa — Lwów; dwa razy dziennie (codziennie z wyjątkiem niedziel): Katowice — Kraków; co drugi dzień (trzy razy w tygodniu): Katowice — Brno — Wiedeń, Katowice — Wiedeń i Lwów — Galati — Bucuresti.

Samoloty przewiozły w lotach linjowych, normalnych i dodatkowych, których łączna ilość wyniosła 515, pasażerów — 1.558, poczty — 3.941 kg. (tj. około 200 000 listów), towarów — 32.910 kg (gazet 4 538 kg, bagażu pasażerów 14 506 kg, frachtu 13 866 kg) przy przeciętnej regularności 99.8 proc. i bezpieczeństwie 100 proc.

Ponadto P. L. L. „LOT" dokonały 59 lotów okrężnych nad lotniskami, w których wzięło udział 217 osób.

Ilość kilometrów, które samoloty P. L. L. „LOT" przeleciały w miesiącu sierpniu br. w lotach linjowych normalnych i dodatkowych wyniosła 133.184, w lotach nad lotniskami zaś 2.711, ogółem 135.895.

W bieżącym miesiącu samoloty komunikacyjne kursują na tych samych linjach, co i w ubiegłym.

Doskonalenie naszej komunikacji powietrznej

W bieżącym miesiącu P. L. L. „LOT" wprowadziły inowację, która świadczy o doskonaleniu naszej komunikacji powietrznej. Inowacją tą jest wynajem samolotów na loty okrężne i podróże po całej Polsce do wszystkich miejscowości, które posiadają lotniska użytku publicznego.

Niewygórowane stawki, która za 1 klm. lotu wynoszą zł 1,— za samolot na jednego pasażera, zł. 2,— za samolot na czterech pasażerów, zł. 2,50 za samolot na ośmiu pasażerów i zł 4,50 za samolot na ośmiu pasażerów 3-silnikowy, niewątpliwie spowodują, że nowoczesne taksi cieszyć się będą jak największą popularnością.

Z życia Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zach. R. P.

We wtorek, dnia 16. bm. odbyło się na sali p. Kasperkowej przy ulicy Kraszewskiego 16, zebranie filji Poznań Zrzeszenia Związków Zawod. Automob. Z. Z. R. P.

Zebranie zagaił prezes kol. Czyż hasłem „Cześć wspólnej pracy", a następnie odczytał sekretarz Zrzeszenia protokół z ostatniego zebrania plenarnego, który zebrani z małemi zmianami przyjęli. Z kolei zaakceptowało zebranie zapomogę dla kol. Małeckiego w wysokości 240 zł. Pod komunikatami zarządu przedstawił sekretarz Zrzeszenia sprawę kół prowincjonalnych oraz przebieg lustracji kół. Dla uniknięcia niesnasek donosimy wszystkim członkom na prowincji, że nasze Zrzeszenie wyłoniło się z Chrześcijańskiego Związku Zawodowego Automobilistów i jest oparte na zasadach etyki chrześcijańskiej. Wszystkich zdrowo myślących szoferów na prowincji ostrzegamy przed perfidną pracą Związku klasowego. Dalej omawiano sprawę ostatniego wypadku samochodowego oraz poczynań koniecznych w związku z tem, oraz nie tracenia nad sobą panowania w chwilach krytycznych. W wolnych głosach omawiano sprawę zwolnienia jednego z kolegów z jednej z firm poznańskich. Sprawa przedstawia się następująco: Podróżujący jednej z większych firm poznańskich posiadający do wykonywania zleceń handlowych firmowy samochód, uprawia na szosach wojewódzkich wściekłe harce samochodowe przyczem wywiera presję na kierowców, aby wszystko co tylko na drogach publicznych napotkają przejeżdżali, bez względu na to czy to są kury czy kaczki, psy lub też inne zwierzęta domowe. Zwracano na to uwagę, iż postępowanie takie jest niewłaściwe i pan ten temwięcej jako były urzędnik śledczy powinienby być poinformowany oraz obznajmiony z przepisami policyjnemi.

Po przyjeździe z jednej ze swych podróży, zlecił wspomniany pan firmie zwolnienie swego szofera z tem umotywowaniem, iż kierowca swem hamowaniem przed każdym kotem i psem lub kurą, zużył oraz zjechał całkowicie opony. Nie wchodzimy w kompetencję owego pana co do zwolnień, gdyż nie jesteśmy do tego upoważnieni, jednakże zaznaczamy, iż w myśl podobnych zasad nie jest nam dziwnem jeżeli od czasu do czasu zdarzają się pewne akta teroru, za które z winy podobnych panów nieraz niewinne osoby cierpią. Jesteśmy atoli zdania, iż harce te wspomniany pan pod wpływem alkoholu uprawia, którem handluje. Jednakowoż prosimy w imieniu poszanowania etyki oraz cudzej własności za przestania podobnych harców, które nikomu na zdrowie nie wychodzą. W przeciwnym bowiem razie bylibyśmy zmuszeni nazwisko owego pana publicznie w prasie ogłosić. Na tem o godzinie 23 solwował kol. prezes zebranie.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Wieczorki towarzyskie. Wszystkim pp. członkom donosimy, że w każdą sobotę odbywają się w lokalach klubowych przy ul. Kantaka 1 *herbatki towarzyskie*, na które pp. członków z rodzinami najuprzejmiej zapraszamy. Początek herbatki o godzinie 20-tej.

Z powodu wyścigów samochodowych i motocyklowych, które się odbędą w niedzielę 21 września na szosie Kostrzyn—Środa, herbatkę towarzyską przełożono z soboty na niedzielę o godz. 21-szej.

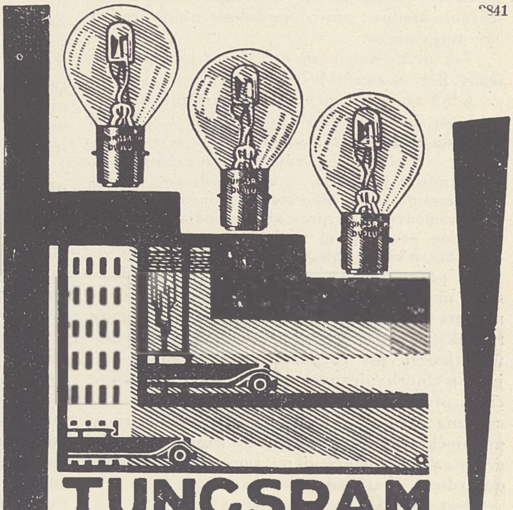
Wyścigi samochodowe i motocyklowe A. W. Wyścigi samochodowe i motocyklowe A. W., które się odbędą w niedzielę 21 września na szosie Kostrzyn — Środa, zapowiadają się nader interesująco. Na podstawie dotychczasowych zgłoszeń wezmą w wyścigach udział następujące wozy: Bugatti, Austro-Daimler, Mercedes, Lancia i inne. W wyścigach motocyklowych weźmie udział ostatni zwycięzca p. Mandelt z Chodzieży na B. M. W. Dalsze zgłoszenia napływają. Przypominamy, że wyścigi rozpoczną się punktualnie o godz. 14-tej. Start wyznaczono pod miejscowością Węgierskie, a meta będzie 1.300 metr. przed torem kolejowym pod Kostrzynem. Dojazd na trasę wyścigową przez Kostrzyn. Dla dogodności publiczności uruchomione zostaną specjalne autobusy.

Naprawa szosy. Powiatowy Zarząd Drogowy w Poznaniu przystąpił do uruchomienia robót około odnowienia powłoki tłuczniowej na drodze państwowej Trakt Poznański nr. 17 w odcinku Swarzędz — Jasin. Wykonywanie robót przypuszczalnie trwać będzie od 16. do 30. września 1930 r.

Podając powyższe do publicznej wiadomości nadmienia się, że w związku z tem zamknięto dla komunikacji kołowej wzmiankowany wyżej odcinek na okres wykonywania odnośnych prac.

Drogę objazdową dla ostatnio wymienionego odcinka wyznacza się przez Łowęcin do drogi powiatowej Kobylnica — Swarzędz.







Bez prawa jazdy...

Na marginesie katastrofy pod Fabjanowem

Jak doniosły pisma, katastrofa autobusowa pod Fabianowem została spowodowana przez osobę, która prowadziła samochód osobowy, nie posiadając przepisanego § 52 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych, pozwolenia na prowadzenie pojazdów t. zw. prawa jazdy. W związku z tem nasze pisma codzienne ze zwykłą niestety w takich wypadkach pohopnością wyręczyły sądy, orzekając, iż winnym wypadku był osobnik, prowadzący samochód osobowy.

Co do nas, to jesteśmy pewni, że kwestja winy istotnej nie będzie wyjaśniona nigdy, o ile jakieś szczególne okoliczności nie naprowadzą na ślad. Bo powiedzmy odrazu: d l a t e g o tylko, że nie mając prawa jazdy, ktoś miał wypadek, nie można winy przypisywać jemu. Sam brak prawa jazdy n i e wystarcza. Nawiasem mówiąc, w danym wypadku była tylko jedna droga do wypośrodkowania winy: szczegółowe zbadanie śladów kół obydwu wozów bezpośrednio przed wypadkiem. Wiadomo, że kierowcy początkujący mają tendencję omijania i wyprzedzania raczej zbyt wielkim, niż zbyt małym łukiem, skutkiem tego nie należy przypuszczać, że — niewyjaśnione np. przez znawcę — uderzenie o przednie koła autobusu zostało spowodowane zbyt ciasnem wyprzedzaniem. Dla automobilisty, znającego prawidła jazdy jest rzeczą jasną, iż w chwili wyprzedzania musiało się zdarzyć coś, co wyrzuciło samochód osobowy z zamierzonej linji jazdy. Czy był to poślizg, czy nieoczekiwana przeszkoda, to kwestja, od której zależy orzeczenie winy kierowcy i to powinien był stwierdzić znawca. O ile nam wiadomo z doniesień prasowych, okoliczność ta kardynalna dla sprawy, wyjaśniona nie została, i dziś po zniszczeniu śladów, prawdopodobnie nie może już być wyjaśniona.

Jak przedstawia się jednak strona prawna jazdy bez pozwolenia?

§ 52 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z 27. 1. 1928 r. powiada w zdaniu 3:

> Właściciel pojazdu lub jego pełnomocnik tudzież kierowca, są odpowiedzialni za rozmyślne albo nieostrożne dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu osoby, nie posiadającej pozwolenia na prowadzenie takiego pojazdu...

W przeciwieństwie do dawnego ustawodawstwa niemieckiego, które obowiązywało dawniej na terenie ziem zachodnich, znajdujemy tu, tak samo jak w analogicznym § 24 nieobowiązującego już rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych z 6 lipca 1922, pojęcie „prowadzenia samodzielnego". Jest to znaczna różnica w porównaniu z § 24 ustawy niemieckiej z 3 maja 1909, która zagraża grzywną lub więzieniem samo prowadzenie pojazdu mechanicznego bez prawa jazdy.

Jest rzeczą jasną, że rozporządzenie polskie, powyżej powołane, jako wydane później uchyliło wcześniejszą ustawę niemiecką w tym względzie. Ścieśnienie tego postanowienia karnego nie jest również przypadkowe, nie jest bynajmniej lapsusem terminologji. Jak wiadomo, ustawodawstwo polskie — w przeciwieństwie do niemieckiego — nie wprowadza obligatoryjnej nauki jazdy w koncesjonowanych szkołach, wymaga jedynie przy egzaminie znajomości praktycznej zasad jazdy i to, jak wykazuje „tymczasowa instrukcja dla komisyj egzaminacyjnych" z 6. 7. 1922 r. w stopniu dość znacznym. W jaki więc sposób przyszły kierowca ma nabyć praktyczną znajomość jazdy? Tylko przez jeżdżenie pod dozorem nauczyciela. Kto może być nauczycielem? Nic o tem ustawa nie mówi. A więc każdy, kto umie jeździć.

W ten sposób pojęcie „kierowania samodzielnego" da się określić przez przeciwieństwo: kierowanie „niesamodzielne" zachodzi wówczas, gdy inna osoba może każdej chwili fizycznie przerwać, uzupełnić lub zastąpić manipulacje kierującego przy kierowaniu wozem i jeżeli to dzieje się z wyraźną lub domniemaną wolą bezpośrednio kierującego. Jest jasne, że osoba ta musi posiadać prawo jazdy, gdyż inaczej obaj razem prowadzą samochód samodzielnie, nie posiadając zezwolenia.

W zasadzie więc m o ż n a prowadzić pojazd mechaniczny, nie posiadając prawa jazdy, pod warunkiem jednak, iż w samochodzie znajduje się osoba, powołana do nadzoru, która jest fizycznie w stanie nadzór ten wykonywać. Sąd Okręgowy w Warszawie wyciągnął w swoim czasie, o czem donosiliśmy, z tego stanu prawnego konsekwencje ostateczne, stwierdzając, że takie kierowanie wozu jest dopuszczalne i konieczne, nawet w najbardziej ożywionym ruchu ulicznym, nietylko na samotnych szosach, gdyż wymaga tego cel nauki.

Dla prawnika wyłania się tu pozorna sprzeczność: czyżby w takim razie można przyjąć, że samochód ma dwóch kierowców, co byłoby sprzeczne z zasadą m. in. wyraźnie wypowiedzianą w ustawie o odpowiedzialności kolei z r. 1871 r. i przyjętą w nauce prawa, że kierowcą może być tylko jedna osoba? Niewątpliwie jednak tak jest, i niemiecki Sąd Rzeszy w jednym wypadku stanowisko to potwierdził pośrednio (90. 157), a wyraźnie uczynił to bawarski sąd nadziemiański (apelacyjny) w orzeczeniu z dnia 15. I. 1929 (Jur. Rundschau 1929, 1194).

Nadzór taki musi być jednak wykonywany 1) fizycznie, 2) za wolą kierującego bezpośrednio.

Fizycznie, to znaczy, że nadzorujący musi mieć możność bezpośredniego interwenjowania, nietylko wskazówkami. Nie wystarczy więc, by siedział sobie np. na tylnem siedzeniu, lub udzielał wskazówki z ziemi. Nie może np. mieć rąk zajętych czemkolwiek, lub też ukrytych w ciężkim futrze, nie może spać, lub być pijany.

Za wolą kierującego bezpośrednio. Uczeń musi być więc gotów do poddania się wskazówkom nadzorującego, musi poddawać się jego manipulacjom poprawiającym. Musi tu więc istnieć stosunek pewnej zależności w odniesieniu do kierowania jako takiego.

Jest więc rzeczą jasną, że kierowanie samochodem bez posiadania prawa jazdy, lecz w warunkach wyżej określonych nie może stanowić podstawy do ukarania w drodze administracyjnej ani ucznia, ani kierowcy nadzorującego. Dlatego też, jeżeli prawdą jest, że po wypadku pod Fabianowem władza administracyjna odebrała kierowcy prawo jazdy, zanim wyjaśniono kwestję winy, to trzeba stwierdzić z góry, że tego rodzaju zarządzenie, nie poparte wymogami §§ 78 i 79 rozp. o ruchu poj. mech. pozbawione jest podstaw prawnym, jest więc niczem nie uzasadnione. Na domniemaniach winy w takich wypadkach opierać się nie wolno, albowiem wymagane jest „stwierdzenie" okoliczności pewnych, a stwierdzenie to może być dokonane tylko drogą zwykłego postępowania sądowego, jeżeli chodzi o kwestję winy wypadku, której orzeczenie — jako takie — należy do sądów. Bo jak wyglądałyby stwierdzenia administracyjne, gdyby sąd po procesie przyszedł prawomocnie do wniosku, że dany kierowca winy n i e ponosi? Roszczenie odszkodowawcze do Skarbu Państwa byłoby najpierwszą konsekwencją.

Jak jednak przedstawia się kwestja, jeżeli taki samochód spowodował wypadek? Jak przedstawia się kwestja odpowiedzialności cywilnej i karnej? O tem następnym razem.

(pz)

Komisja ruchu ulicznego

Z dużem uznaniem należy powitać inicjatywę Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w kierunku powołania do życia stałej komisji ruchu ulicznego, jako organu doradczego dla władz bezpieczeństwa. W ten sposób uczyniono ważny krok ku zagwarantowaniu czynnika praktycznego w unormowaniu prawideł ruchu ulicznego i jego potrzeb.

Pierwsze posiedzenie tej komisji odbyło się w czwartek, dnia 11 września 1930 r. w Miejskim Urzędzie Bezpieczeństwa. W skład komisji weszli: imieniem Magistratu miasta Poznania p. radca Ruge i radca dr. Glowacki, imieniem Automobilklubu Wielkopolski wiceprezes Głowiński, sekretarz generalny Linke i radny inż. Maćkowiak, imieniem dyrekcji Tramwajów Miejskich, inż. Massalski, za komendę policji państwowej miasta Poznania p. nadkomisarz Laufer, imieniem prokuratury i z ramienia naszego pisma wszedł do komisji p. sędzia Paszkiewicz.

Po wyjaśnieniach informacyjnych pana referendarza Drosta ustalono, że komisja ta będzie organem opinjodawczym tak dla zamierzonej inicjatywy władz, jak też ma proponować zmiany lub uzupełnienia przepisów i instytucyj prawnych z zakresu usprawnienia ruchu ulicznego. W obszerniejszej dyskusji ustalono szereg punktów, które wymagają rozważenia pod względem celowości. Na pierwszy ogień załatwiono zasadniczą dla miasta Poznania kwestję prawa pierwszeństwa na skrzyżowaniu ulic. Po uzgodnieniu, stosownie do propozycji sędziego Paszkiewicza, stanowiska komisji, że obecne regulowanie, nie przewidując ulic głównych jest niepożądane, gdyż ogólna zasada udzielania prawa pierwszeństwa jazdy pojazdom nadjeżdżającym z prawej strony, powoduje w ruchu ulicznym cały szereg niepotrzebnych utrudnień. rozwinęła się obszerna dyskusja na temat sposobu załatwienia tej sprawy. W rezultacie dyskusji tej komisja uchwaliła rezolucję, że uważa za wskazane ujednostajnienie poznańskich przepisów miejskich z przepisami innych wielkich miast polskich w ten sposób, że:

„Ulicami głównemi są ulice, po których biegną szyny tramwajowe a pojazdy jadące temi ulicami, mają bezwzględne pierwszeństwo jazdy przed pojazdami, wyjeżdżającemi z ulic bocznych".

W toku dyskusji członkowie Automobilklubu pp. Linke i inż. Maćkowiak podnieśli, że w ten sposób pozostanie nieuwzględnionych kilka skrzyżowań ulic bardzo niebezpiecznych, a to z tego względu, że ulicami temi nie przebiega komunikacja tramwajowa, mimo, że są to pierwszorzędne arterje komunikacyjne (ul. Słowackiego, Matejki i inne). Zaproponowano, aby niebezpieczne skrzyżowania przy zachowaniu dotychczasowych zasad ruchu co do tych ulic, oznaczyć osobnemi znakami ostrzegawczemi. Wybór znaku ostrzegawczego oraz odnośnych skrzyżowań ulic zastrzeżono następnemu posiedzeniu.

Okazuje się więc, że pierwsze posiedzenie tej komisji przyniosło już bardzo konkretne rezultaty, a z dużą dozą zadowolenia możemy stwierdzić, że opinja komisji w danym wypadku poszła całkowicie po linji stanowiska naszego pisma, w danej kwestji kilkakrotnie już wypowiadanego w ciągu ostatnich miesięcy. Miejmy nadzieję, że i dalsze prace tej komisji będą równie owocne i celowe.

(pz)

HUMOR

Niemiłe spotkanie

Motocyklista pędzi szosą. Nagle widzi linkę, przeciągniętą przez drogę. Zatrzymuje się więc i rozgląda. Z za drzewa wychodzi bandyta i grożąc rewolwerem rozkazuje:

— Dawaj pan motocykl!

Trzęsąc się przysuwa mu nieszczęsny sportsmen swą maszynę.

— Ładnem świństwem pan jeździ — odpowiada bandyta, oglądając stary, przestarzały model motocykla.

— Przepraszam pana, ale gdybym wiedział, że mnie pan tu napadnie, tobym jechał szesnastocylindrowym Cadillaciem.

Słuszna odpowiedź

Gęś przelatywała przez drogę — została przejechana.

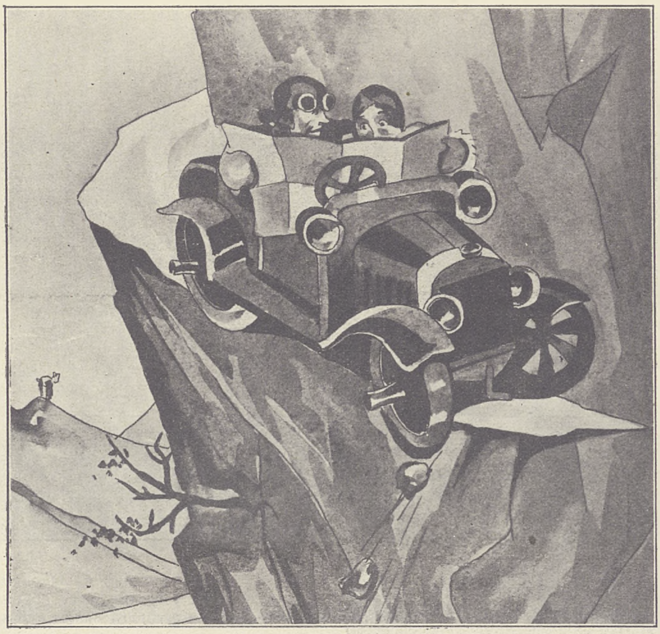
Kura znalazła się na drodze — została przejechana.

Krowa przechodziła przez drogę — została zmieciona do rowu.

— Na Boga, Heńku, co ty robisz? — pyta przerażona towarzyszka na zapasowem siedzeniu motocykla.

— Sto na godzinę — odpowiada Heniek, uśmiechając się z zadowoleniem.

Niesamowita przygoda



— *Doprawdy nie rozumiem! Tu, na mapie niema żadnej drogi!*

Przykłady

Nauczyciel matematyki wykłada podstawy algebry.

— Nierównych liter nie można dodawać, jak np. ile będzie sześć starych samochodów plus trzy kręgi sera?

— Długie milczenie, wreszcie unosi się palec.

— Więc mów, Stefku.

— Da to w sumie . . . dziewięć śmierdzieli.

Koło zapasowe

Pan Filek pędzi samochodem. 80! 90! 100! Małżonka jego zaczyna się niepokoić.

— Boże — powiada — coby to było, gdyby teraz spadło koło!

— To nic — odpowiada spokojnie pan Filek — mamy zapasowe.

Umie się urządzać

Przed dom zajeżdża samochód. Kierowca wysiada i pyta pierwszego z brzegu przechodnia:

— Umie pan prowadzić samochód?

— Nie, niestety.

— To popilnuj pan mego samochodu!

Dorożki samochodowe w Nowym Jorku

Szofer taksówki Nowojorskiej wykazuje zawsze wielkie zainteresowanie się swoim pasażerem. W trakcie skomplikowanego manewrowania wozem w labiryncie ruchu ulicznego, kierowca taksówki Nowojorskiej niejednokrotnie prowadzi rozmowę ze swoim pasażerem, dzieląc się z nim kłopotami, poczynając od ostatniego zajścia jakie miał z pewnym pasażerem, a kończąc na nadziejach jakie pokłada na wychowaniu swojej najmłodszej latorośli, którą zamierza kształcić fachowo.

Rysem charakterystycznym Nowojorskiego szofera jest jego upodobanie do konwersacji. Jest jednak zasadniczo w miarę wstrzemięźliwy, oczekuje bowiem zachęty ze strony pasażera i w razie jej otrzymania rad ją wykorzystuje, zapuszczając się w długie gawędy.

Władze miejscowe przyczyniają się do ustalenia pewnego łącznika między pasażerami a szoferem, mianowicie przez rozporządzenie, na mocy którego fotografja szofera opatrzona jego podpisem winna być umieszczona na miejscu widocznem wewnątrz taksówki. Chociaż więc osoba przewożona niewiele lub wcale się nie interesuje człowiekiem, któremu czasowo życie swoje powierzyła, niemniej patrząc na jego podobiznę i dowiadując się jego nazwiska, udziela jej się bezwiednie pewne zainteresowanie.

Obliczono w przybliżeniu, że około 40 000 taksówek krąży stale po Nowym Jorku, upatrując amatora na jazdę, zamiast wyczekiwać na niego na miejscu postoju. Na niektórych jednak ulicach krążenie taksówek nie jest dozwolone, np. na Fifth Avenue, gdzie tylko na ostry gwizdek daje się ją sprowadzić, wyjąwszy oczywiście dni deszczowe, wówczas bowiem prawie niemożliwem jest dostanie taksówki, gdyż mieszkańcy Nowego Jorku wolą taksówki od parasoli.

Mniejwięcej 50 proc. ruchu kołowego w Nowym Jorku stanowią taksówki, które należą do kilkunastu przedsiębiorstw, ubiegających się wzajemnie o posiadanie takiego typu taksówek, które najlepiej odpowiadają upodobaniu publiczności. Niema prawdopodobnie miasta na świecie, które mogłoby poszczycić się bardziej luksusowemi taksówkami i większą ich różnorodnością jak Nowy Jork. Są one obszerne, bardzo wygodne i doskonale utrzymane. Szofer który nie dba o to, ażeby wóz jego był utrzymany w jak najlepszym stanie, traci zarobek, gdyż publiczność z takich wozów niechętnie korzysta. Zniszczony wóz nie wytrzymuje konkurencji w porównaniu z pięknie odświeżonym samochodem. Wielu szoferów stara się nawet o dostarczenie papierosów i gazet swoim posażerom, sądząc słusznie, iż zabiegliwość ich zostanie wynagrodzona hojnym napiwkiem.

W ciągu ostatnich pięciu lat zanikły zupełnie taksówki o pojedyńczych właścicielach, a to wskutek konkurencji dużych przedsiębiorstw, które utrzymują taksówki w ruchu przez całą dobę, zmieniając kierowców co 8 godzin.

Wszystkie taksówki zaopatrzone są w taksometry, których taksa jest jednolita i niska, wynosząca 15 centów za pierwsze ćwierć mili ang. (1 mila = 1,853 m) lub kurs krótszy niż ćwierć mili, za każde następne ćwierć mili — 5 centów. Szoferzy wolą krótsze kursy od dłuższych i niechętnie podejmują się wieźć pasażera na odległe krańce, chyba że mają zapewnioną drogę powrotną.

Szoferzy Nowojorscy stanowią specjalny typ ludzi, których zachowanie się wzbudza całkowite zaufanie. Doskonale orjentują się we wszystkich dzielnicach tej wielkiej metropolji, celując w umiejętności skracania kursów. „Skracanie" kursów nie jest łatwe w Nowym Jorku ze względu na regularność ulic oraz ściśle obowiązujące przepisy ruchu ulicznego, lecz zato, gdy szoferowi uda się prześlizgnąć wzdłuż ruchliwej arterji, regulując szybkość tak umiejętnie, by nie był nigdzie zatrzymany na dłużej oraz, gdy uda mu się zręcznie wyminąć słupy kolejki elektrycznej, dojeżdżając w rekordowym czasie do wyznaczonego adresu, wówczas uśmiecha się triumfalnie i chelpi swoją zręcznością. Chociaż zarobił mniej, jednak rad jest, że udało mu się zyskać na czasie.

Ich stosunek do policjantów jest tolerancyjny. Nic bardziej nie raduje policjanta nad przychwycenie taksówki, nie stosującej się do przepisów. W takim wypadku policjant ostrym gwizdkiem przywraca winowajcę z powrotem do szeregu, powodując przez to wstrzymanie całego rzędu samochodów, które natychmiast podnoszą chór sygnałów w czasie kiedy policjant daje winowajcy odpowiednie napomnienie. Bez względu jednak na to, coby surowy przedstawiciel mu powiedział, szofer wysłuchuje go w pokorze. Jednakże bardzo rzadko się zdarza, aby któryś z szoferów dostał policyjne wezwanie za niestosowanie się do przepisów.

Przyjmuje on uwagi z wyrozumiałością przemądrzałego dziecka, które chce ubawić swoją nauczycielkę, lecz które jest zbyt ufne w siebie, by cokolwiek miało mu zepsuć humor. Dlatego też zachowuje się taktownie.

Głos w Pittsburgu kieruje autem w Nowym Jorku

Przed kilku tygodniami osoby, zwiedzające w Nowym Jorku wystawę automobilową, organizowaną przez Willys Overland Co., były świadkami ewolucyj elektrycznego auta bez szofera, kierowanego automatycznie za pomocą „elektrycznego oka". W kufrze, umieszczonym za maszyną, zapalała się kolejno oślepiającym blaskiem i przygasała posępnie tak zwana „fotocela", czyli komórka selenu, wysyłająca w zależności od stopnia swego naświetlenia silniejszy lub słabszy prąd, który wprawiał w ruch mechanizm automobilu.

Owe rozjaśnienia i przygasania fotoceli powodował głos ludzki, pochodzący aż z Pittsburgu.

Mr. Davis, jeden z dyrektorów Westinghouse Co., siedział w Pittsburgu przy swoim biurku i wydawał przez telefon szereg rozkazów. Te rozkazy Mr. Davis otrzymane w Nowym Jorku przez kabel, nie były tam wszakże słyszane — były one natomiast — widzialne: ujawniały się w postaci silniejszego lub słabszego promieniowania innej fotoceli, od której przyjmowało komendę czujne „*elektryczne oko*" automobilu.

Rozmaitości ze świata





Wielkie światowe wyścigi samochodowe gromadzą zawsze na placach parkingowych setki i tysiące samochodów. Rekord bije oczywiście Ameryka. Na zdjęciu widzimy park samochodowy w czasie wyścigu w Indianapolis.

* * *

Ksiądz Garois w Allery (Francja) ciągle jeszcze używa samochodu-antyku, jednego z pierwszych, wyprodukowanych przez firmę Panhard-Levassor (1891). Samochód ten „chodzi" podobno doskonale.

* * *

W Stanach Zjednoczonych szereg lekarzy zaprowadziło autobusy-ambulatorja, któremi objeżdżają prowincję i odwiedzają chorych. Na zdjęciu widzimy taką „godzinę przyjęć" w czasie pobytu lekarza w małej wiosce.



Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie u ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3.86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań. Św. Marcin 70. — Telefony: 4461. 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.